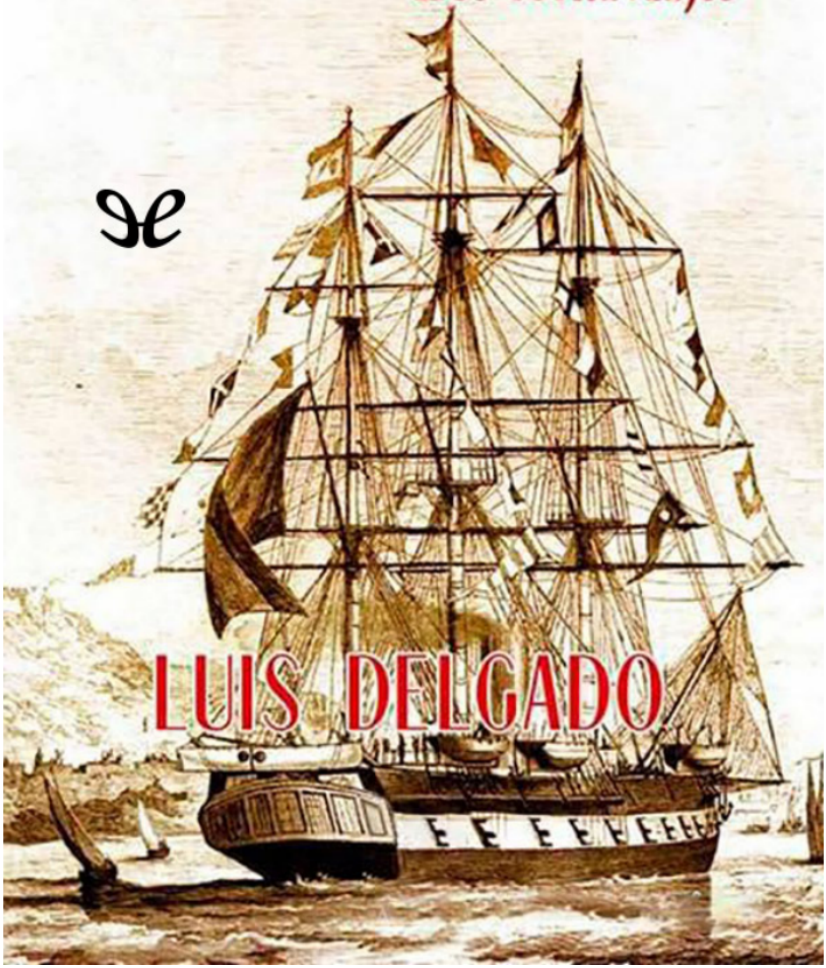
La fragata Resolución

Los tornaviajes



LUIS DELGADO

Una vez rematadas las principales acciones de guerra en el mar del Sur, expuestas en el volumen anterior, la escuadra española del Pacífico, bajo el mando del brigadier Méndez Núñez, debía obedecer las instrucciones del gobierno y regresar a España. El comandante general decide dividir su fuerza con dos objetivos diferentes. Por una parte, los buques más dañados, así como la fragata blindada *Numancia*, que todavía levantaba sospechas sobre su real capacidad en largas navegaciones con temporales de orden, deberían mostrar el pabellón en las islas Filipinas y acabar por circunnavegar el globo. Por otra parte, la división compuesta por las fragatas *Villa de Madrid*, donde izaba su insignia Méndez Núñez, *Almansa, Resolución y Blanca*, debería aproar hacia el sur y montar el cabo de Hornos en la peor época del año, cuando además de terribles temporales, se podrían sufrir a bordo vientos gélidos, nieve, granizo, carámbanos, cubiertas heladas y temperaturas de las que cortan la piel.

Si la división bajo el mando del capitán de navío Manuel de la Pezuela debía atravesar el infinito océano Pacífico y sufrir un elevado número de enfermos por escorbuto, a partir de su escala en la isla de Otahiti casi todo se aclaró en nubes blancas. Sin embargo, la otra división debía encarar las más penosas situaciones de mar, de forma especial la fragata *Resolución*, que salvó el buque y sus hombres por especial deferencia de la Santa Patrona. A su bordo se vivieron los más trágicos y peligrosos momentos que un buque puede afrontar sobre las aguas, un ejemplo de tenacidad y creencia, sin desfallecer en momento alguno. Dice el refrán, que «está bien lo que acaba bien». No creo que muchos miembros de aquellas sufridas dotaciones opinaran en tal sentido.

Luis M. Delgado Bañon

La fragata «Resolución»

Los tornaviajes

Una saga marinera española - 32

ePub r1.0

Titivillus 24.04.2023

Original title: *La fragata «Resolución»*
Luis M. Delgado Bañon, 2020

Digital editor: Titivillus

ePub base r2.1
Aa

Dedico esta obra con todo cariño a mi querida prima
Araceli Aguilar-Amat Bañón,
mujer de arrolladora simpatía y belleza sin límites.
Siempre le agradeceré los felices comentarios sobre mis obras.

Diversas sugerencias recibidas de amigos y fieles lectores, me obligan a recalcar que todos los hechos históricos narrados en las obras de esta colección, así como la mayor parte de los escenarios geográficos, cargos, empleos, destinos, vicisitudes personales, especificaciones de unidades a flote o en tierra, así como las situaciones sufridas por ellos se ajustan en un cien por cien a la realidad histórica, de acuerdo a los fondos consultados con la necesaria profundidad y el compromiso adquirido ante documentaciones contrarias. Es mi intención escribir novela histórica y no ese tipo de historia ficción utilizada con profusión por autores británicos de temas navales. Tan sólo aquellos personajes a los que aparejo las narraciones y episodios claramente novelescos son fruto absoluto de mi imaginación.

TODO comenzó así:

Júntense en un lugar las aguas de debajo de los cielos y aparezca lo seco.

Así se hizo. Se juntaron las aguas de debajo de los cielos en sus lugares y apareció lo seco.

A todo lo seco Dios lo denominó… TIERRA.

A la reunión de las aguas lo llamó… ¡MAR!

El mar une a los pueblos, y la tierra los separa.

Santo Tomás de Aquino

¡Oh mar! Novia solitaria del huracán, inútilmente levantas tus olas para seguir a tu amor.

Rabindranath Tagore

El tiempo no escribe arrugas en tus sienes azuladas. ¡Oh mar! Ahora ondeas tal como te contempló el alba de la creación.

Lord Byron

Ruta de la fragata Numancia en su vuelta al mundo

Ruta de la fragata Numancia en su vuelta al mundo

Prólogo

Continúo avante con esta colección de novela histórica naval, denominada como Episodios Nacionales Marítimos, que ya se afana con inquebrantable determinación en la cuarta decena. Afronto con inmenso orgullo el volumen 32º, y lo aseguro porque mucho me nace y crece al contemplar todos los volúmenes que, en tantos años de investigación y escritura, he podido llevar felizmente a su término. No obstante, soy consciente de que es mucha la labor a rematar con mi querida Saga Marinera, si fuera posible arribar algún día al puerto definitivo de los 56 ejemplares.

Continúa al pie del cañón literario Santiago Leñanza, el joven teniente de navío, miembro de la quinta generación de esa querida familia a la que considero como propia, que me proporciona razón y línea argumental para exponer los principales hechos de la Real Armada a lo largo de los dos últimos siglos. Por fin, aunque Santiago hubiera normalizado su vida tras matrimoniar con una preciosa jovencita herreña, para su desgracia sufría los avatares de un nefasto comandante a bordo de la corbeta *Wad-Ras*, donde pude exponer el creciente interés de España por sus posesiones en el golfo de Guinea y detalles de estas, así como en la Estación Naval del Río de la Plata. En realidad, se trataba de una especie de prefacio, antes de atacar el tema principal de la obra: La formación de la Escuadra del Pacífico y sus difíciles actuaciones en la costa meridional americana, con mi personaje a bordo de la fragata *Resolución*. En esta nueva obra que ahora abordo, Santiago se verá ayudado en la narración por su primo, el alférez de navío Pablo Descallar Leñanza, embarcado en la fragata *Numancia*.

Quienes leyeran el anterior ejemplar, una vez finalizado el sangriento combate del Callao el día segundo de mayo del año

1866, pensarían que ahí había acabado esa pequeña y gloriosa historia de nuestras unidades, separadas de su patria durante tantos años. Sin embargo, nada más lejos de la realidad. En primer lugar, fue necesario restañar las heridas sufridas por nuestros buques en el duro combate, algunos con serios daños en su planta propulsora y estructura. Pero, al mismo tiempo, y tras ofrecer una digna despedida en la playa de la isla de San Lorenzo a quienes perdieron la vida en el combate, se hacía necesario mantener una dura y permanente vigilancia, por encontrarse situados a escasa distancia del puerto enemigo.

Por fin, el día 10 del mismo mes, el comandante general de la escuadra, brigadier Casto Méndez Núñez, decidía fragmentar su fuerza en dos divisiones para regresar a España. La fragata *Numancia* emprendía el tornaviaje hacia poniente en gloriosa circunnavegación, al ser el primer buque blindado en conseguirlo. Por su parte, la fragata *Resolución*, con el resto de las unidades lo hacía hacia el sur, para montar el cabo de Hornos. Y aquí pueden encontrar el objetivo de este nuevo volumen, que acometo con mucho interés. Intentaré describir los principales acontecimientos sufridos por ambos buques en sus particulares tornaviajes hacia la Península.

En este cuadernillo, como los miembros de la familia Leñanza nombran a los diferentes volúmenes, pienso abordar los últimos coletazos de lo que quedó en llamarse como Guerra del Pacífico. En resumen, puedo catalogar esta contienda como un absurdo enfrentamiento por motivos de falso concepto del honor patrio, que nos llevó a bombardear tierras de hermanos. Y así lo comprendían muchos al enjuiciar las actitudes, no siempre adecuadas, de quienes portaban en sus venas nuestra misma sangre, tras varios siglos de vida en común. Sin embargo, me centraré en las navegaciones que debieron seguir nuestras unidades para regresar a España, empresa nada sencilla para unas dotaciones estragadas por la acción continua y sin los necesarios descansos, una mala e insuficiente alimentación, una indumentaria poco adecuada a las zonas por donde deberían navegar en duro invierno, y el desgaste que tan larga separación de puertos hermanos produce.

Repito el detalle que ya mencioné en el prólogo del anterior volumen, dada la importancia que le estimo. Los lectores podrán

comprobar de nuevo que se ha variado la denominación adoptada para la colección de novela histórica, en la que me encuentro empeñado desde hace tanto tiempo. A lo largo de los últimos años, algunos críticos que enjuiciaban mis obras estimaron e incluso denominaron por iniciativa propia el conjunto de estos volúmenes como *Episodios Nacionales Marítimos*. En principio, me negaba a aceptarlo, por el cariño que profesaba a mi querida Saga Marinera Española. Sin embargo, bastantes voces de autores amigos y lectores consultados, así como del mismo editor, me convencieron. Si Galdós bautizó su conjunto de novela histórica como Episodios Nacionales y, años después, Ricardo Fernández de la Reguera y Susana March endosaron a la suya, de innegable calidad y rigor, la de Episodios Nacionales Contemporáneos, estimé que se acoplaba bien la nueva denominación de Episodios Nacionales Marítimos a lo que intentaba conseguir con mi antigua Saga. No obstante, bajo la nueva denominación decidí mantener la antigua acepción de Una Saga Marinera Española, con la historia familiar de los Leñanza prendida en sus faldas, protagonistas en la ficción de los acaecimientos históricos narrados.

Para rematar este prólogo y como en anteriores ocasiones, espero que los lectores disfruten con las historias de la mar que me empeño en narrar año tras año. Entiendo que se trata de esa necesaria divulgación de nuestra vida, de nuestro trabajo y forma de ser, que estimo primordial y todavía asignatura pendiente en la Armada. Debemos sentirnos orgullosos de nuestra historia, preñada de extraordinarios acontecimientos, que nos hicieron grandes como nación y como pueblo. Pero dentro de ese marco no hemos de olvidar, que si expandimos nuestra cultura, lengua, religión, concepto de vida e imperio por los cinco continentes, fue posible gracias a los buques y a los hombres que los marinaban.

Siguiendo la línea marcada desde un principio para la colección, a esos importantes retazos de nuestro acontecer naval a lo largo de aquellos años, incorporo los necesarios hechos novelescos de los personajes de ficción. La saga familiar de los Leñanza, en la que me apoyo para enhebrar estas narraciones históricas, y en cuyo volumen anterior aparecía el primer miembro de la sexta generación, ofrece el condimento imprescindible en toda obra para hacerla amena y atractiva al lector. Al menos, tal condición he

pretendido conseguir desde el primer momento.

LUIS M. DELGADO BAÑÓN

EL COMANDANTE GENERAL DIVIDE SU FUERZA

De nuevo me cubre la importante responsabilidad, de afrontar bajo mi mano la redacción de un nuevo cuadernillo familiar. Y mucho honor produce en los miembros de mi familia, observar tantos pliegos salidos de nuestras plumas, en honor y recuerdo de los hechos marineros de los Leñanza que, en realidad, son los propios de la Real Armada. En esta ocasión, deberé abordar los acontecimientos, blancos y negros, sufridos por la Escuadra del Pacífico en su difícil tornaviaje a España. Y de forma especial, los correspondientes a la fragata *Resolución*, donde me encontraba embarcado, y a la fragata *Numancia*. Y si esa segunda parte se hizo posible, debe agradecerse por entero a la mano de mi muy querido primo, el alférez de navío Pablo Descallar Leñanza, destinado en la fragata blindada. Deberá tomar la voz con detalle, cuando así se necesite, aunque poco gustara en principio de tal encargo. Menos mal que la llamada de la sangre consiguió sin merma, que el joven oficial marcara las trazas debidas con demostrada habilidad.

Creo que se trata del cuarto ejemplar que saldrá de mi mano en duro compromiso, porque así lo considero al deber exponer las aventuras marineras familiares que, en realidad, cubren los principales momentos de la historia naval de España. Tras el primero, trazado a bordo de la goleta *Isabel Francisca*, con los asuntos de la denostada anexión de Santo Domingo, pasé en el segundo a la extraña comisión de mar que se me ordenó para buscar la isla de San Borondón. Debía llevarla a cabo en el buque bajo mi mando, transporte artillado *San Quintín*, por aguas canarias. En el tercero, debí encarar la Escuadra del Pacífico y todo lo vivido en aquellos años de guerra y separación familiar, a bordo

de la fragata *Resolución*. Como es fácil imaginar, daré comienzo a este cuadernillo, tras el duro combate mantenido con los fuertes y baterías terrestres de El Callao, que tanto dañaron buques y hombres, acción que ofrecía el definitivo carpetazo a aquella absurda guerra. Y cerraré estos pliegos con el regreso a España, una misión que no quedaba con claridad a la vista, dado el deplorable estado en que hombres y buques se encontraban.

Deben tener en cuenta, que había abandonado España en el mes de septiembre de 1862, a bordo de la corbeta *Wad-Ras*. Unos meses de inolvidable quebranto emocional, al tener que sufrir los negativos caprichos de un comandante incompetente y grosero, que deseaba cargar sobre mis espaldas los rigores profesionales, que mi padre endosara a las suyas con toda razón. A bordo de la mencionada unidad abordamos navegación hacia la Estación española del Golfo de Guinea, para finalizar en la del Río de la Plata. Por fin, en un inesperado y benefactor auxilio de la Santa Patrona, en Montevideo, llegadas las primeras unidades de la nombrada como Escuadra del Pacífico, el segundo mayor general, mi buen amigo Isaac Díaz Labiada, conseguía que abandonara las cuadernas del nefasto buque y pasara a la fragata *Resolución*, donde debería encarar la campaña de la conocida como Guerra del Pacífico.

Por lo tanto, en aquel mes de mayo de 1866, pronto cumpliría los cuatro años de separación de mi querida esposa. Bien saben los dioses de la mar, que mucho deseaba regresar a su lado y consolarla por tan alargada espera, primera separación que se producía a los pocos meses de nuestro enlace. Estaba seguro de que la joven habría sufrido una dura soledad, de las que marcan roderas de dolor en el alma. Pero debo ser sincero y declarar, que también sentía latiguillos amargos en el estómago, al pensar en el desconocido hijo, que allí en aguas de Cádiz me esperaba. Ese estado de ánimo se corría por igual en todos los hombres de la escuadra. Por tal razón, es lógico pensar que, desde el momento en que el comandante general de la escuadra llamaba a Junta de Comandantes a su bordo, todos estimaran llegado el momento del definitivo tornaviaje. Pero no debo adelantar acontecimientos, y regresar al momento en que debe dar comienzo mi narración.

Desde que, en la tarde del día segundo de mayo del año del Señor de 1866, se ordenara callar los fuegos sobre las defensas de El Callao, y los buques de la escuadra se retiraran al fondeadero de la isla de San Lorenzo, no crean que entramos en situación de beatífica gloria y descanso de nuestras almas como deseáramos, nada más lejos de la realidad. Porque una vez largadas las anclas, quedaba muy presente que, a poco más de tres millas de distancia, se encontraba el enemigo con fuerzas de mar y tierra, dispuestos a dar un golpe de mano sobre nuestras unidades en la primera posibilidad. Todo ello sin contar con la escuadra aliada, que estimábamos convenientemente reforzada con unidades adquiridas en Europa, y que podía aparecer por aquellas aguas en cualquier momento. Por tal razón, el comandante general ordenaba mantener calderas encendidas, aparejos sobre manos y buques listos para levar las anclas con rapidez, mientras se organizaban los necesarios turnos de vigilancia. Y se demostró la necesidad de la atención permanente. Porque en la segunda noche, cuando la suerte y la Santa Patrona nos protegieron de un posible desastre, el bote de ronda de la fragata *Berenguela* conseguía desarticular el ataque peruano con un torpedo de botalón en lancha remolcada.

Aunque, desde el comandante general al último paje de escoba enlistado en la escuadra, éramos conscientes de que la estancia en el fondeadero de San Lorenzo debía limitarse al máximo, para que las dotaciones pudieran disfrutar de un mínimo y más que merecido descanso, diversas necesidades retrasaron nuestra partida definitiva, siguiendo las órdenes de regreso a España que el Gobierno había detallado días antes por escrito al brigadier Méndez Núñez. En primer lugar, los buques más dañados debían reparar con la mayor rapidez sus averías, graves en el caso de las fragatas *Berenguela* y *Villa de Madrid*. Pero también debíamos dar tierra a los cuerpos de los caídos en combate, triste ceremonia que se ofició en las fosas abiertas con cierta urgencia en la playa cercana. En total, allí quedaron para siempre trece cuerpos pertenecientes a la dotación de la fragata *Villa de Madrid*, ocho de la *Blanca*, diez de la *Berenguela*, nueve de la *Almansa* y tres de mi fragata, la *Resolución*. Por fortuna para ellas, no hubo ningún fallecido en la blindada *Numancia* y en la corbeta *Vencedora*[1]. En cuanto a los heridos, algunos de cierta gravedad, se podían contar un total de

151 en las unidades de la escuadra, incluidos tres comandantes y el propio general, lo que elevaba el número de bajas hasta casi cuadrar las doscientas.

Cuando les hablo de la dureza del combate mantenido contra el puerto de El Callao, no crean que exagero una miserable mota, ni intento escribir páginas borrosas de gloria. Puedo aquí declarar en sinceros de cien, que los buques de la escuadra recibieron de las baterías enemigas un total de 167 impactos. Y si tal cantidad expresa el peligro que corrieron nuestras unidades, debo especificar que trece de ellos correspondían a granadas de gran calibre, y me refiero a las piezas de 500 y 300 libras de los montajes Blakely y Armstrong. Les aseguro que, con sólo observar esas piezas, así como el tamaño de sus granadas y balas sólidas, se sufría un ligero escalofrío por la espalda, al pensar que aquel monstruo de hierro y pólvora llegara a penetrar nuestros costados.

Todos los hombres de la escuadra se sentían nerviosos, en espera de que se ordenara levar las anclas de forma definitiva y abandonar aquellas aguas de sangre y dolor. Por tal razón y como he apuntado anteriormente, cuando en el buque insignia se izó la señal que llamaba a Junta de Comandantes a bordo de la *Numancia*, casi todos estimamos que allí se encontraba la respuesta a muchas oraciones. Y bien saben las sirenas del cabo Picón, que se escrutaron a fondo los rostros de los comandantes al regresar a sus buques. Por mi parte, solamente con observar el movimiento un tanto nervioso en las manos de nuestro gran señor, comprendí que la suerte estaba largada sobre el tapete.

Reunida en nuestra cámara urgente Junta de Oficiales, el comandante comentaba las nuevas que todos esperaban. Y cuando nos comunicó que el comandante general había ordenado fraccionar la escuadra en dos divisiones, poco o nada me sorprendió la decisión, porque los rumores en tal sentido corrían desde días anteriores. Y en mi caso con cierta ventaja, al haber mantenido una conversación con mi buen amigo y antiguo comandante, el capitán de fragata Isaac Díaz Labiada, segundo mayor general de la escuadra, bajo las órdenes directas del capitán de navío Lobo. Una de las divisiones, compuesta por las fragatas *Berenguela* y *Numancia*, corbeta *Vencedora* y buques auxiliares, bajo el mando del comandante de la primera, capitán de navío Manuel de la

Pezuela, navegaría hacia poniente. Debería abastecerse de aguada, víveres y carbón en el primer puerto asequible, posiblemente el de Otahiti, en los dominios polinésicos franceses[2]. Sin embargo, el objetivo final era el de mostrar bandera y presencia firme en el archipiélago filipino. Los buques designados para esta empresa acabarían por entrar en Manila, antes de continuar la circunnavegación del globo. La segunda división debería montar el cabo de Hornos, y abordar por fin un puerto amigo en el Río de la Plata o en Río de Janeiro, posiblemente el segundo, para reabastecerse, descansar y cuadrar fuentes en condiciones.

La escuadra emprendería el definitivo tornaviaje, acompañada por algunos buques auxiliares. De esta forma, con las fragatas *Berenguela* y *Numancia*, así como la corbeta *Vencedora*, navegarían el transporte artillado de la Armada *Marqués de la Victoria*, aprovisionador natural de la fragata blindada, aunque con sus bodegas en vacío, y el vapor adquirido en los Estados Unidos *Uncle Sam*, denominado por las dotaciones españolas en verbo coloquial como *Anclesan*. Este último, de excelentes condiciones, debería ser vendido en el primer puerto neutral que se tocara. Se trataba de un sistema rápido, para intentar rellenar aquellas cajas repletas de… telarañas. El resto de los mercantes navegaría con independencia de la escuadra y plena libertad, una vez remitidos sus respectivos fletes en pliego definitivo. Me refiero a las tres hermosas fragatas fletadas en los Estados Unidos, y a un clipper británico. Al abandonar el fondeadero de San Lorenzo, aumentaban este grupo los buques apresados a Chile. Me refiero a los vapores *Paquete de Maule* (utilizado durante el combate como aviso de la escuadra) y *Matías Cousiño*, dos brick-barcas y un bergantín. Se discutió en la Junta de Comandantes sobre sus posibilidades de futuro, especialmente de los dos primeros, que ofrecían buenas líneas generales. Sin embargo, al comprender que con las dotaciones y víveres actuales, no podrían ser conducidos a puerto neutral o amigo, se prepararon en conveniencia, al ser regados de forma generosa con aguarrás y gacheta de alquitrán. Situada la escuadra a unas diez millas de San Lorenzo aproximadamente, serían dados al fuego. En pocos minutos y tras fuertes llamaradas, esos buques desaparecieron de las aguas.

El resto de las unidades de la escuadra formarían la segunda división, bajo el mando del propio comandante general, brigadier Méndez Núñez. Izaría su insignia en la fragata *Villa de Madrid*, que ya mostraba humos blancos en las pruebas de máquinas. Ante la alarmante escasez de carbón, el comandante general ordenaba guardarlo a buen viaje y en seco, para ser empleado solamente en una posible emergencia de mar o guerra. De esta forma, dictaba la inquebrantable decisión de navegar a vela hasta un necesario, deseado y urgente abastecimiento. Para ello, se alistaron los aparejos al ciento, se calaron las chimeneas al trece e izaron las hélices a cubierta, con objeto de que su arrastre en vacío bajo las aguas no ralentizara el pobre andar de unos buques, construidos con aparejos rebajados. Por último, los prisioneros de guerra, en su mayor parte embarcados en nuestro buque, fueron repartidos entre las diferentes unidades de acuerdo con sus posibilidades.

Creo que aquí y ahora, es importante exponerles el estado general de la escuadra y sus hombres, en el momento de cobrar las anclas y largar aparejos para iniciar los tornaviajes a España. Y debo comenzar, recordando que todavía nos manteníamos en situación de guerra abierta contra las fuerzas aliadas, al no haberse firmado paz alguna. Un importante detalle que muchos parecían haber olvidado. Por tal razón, debíamos tener en cuenta el estado de la parte operativa de nuestros armamentos.

En su conjunto, los buques de la escuadra habían disparado 5.780 proyectiles, entre balas sólidas y granadas, contra las defensas de El Callao. Y si tenemos en cuenta otras acciones anteriores, como las de Papudo y Abtao, sin olvidar el bombardeo a que se sometió la plaza de Valparaíso, es fácil comprender la escasez de balas sólidas, granadas y pólvora en los buques. Aunque se hubiese municionado de las unidades auxiliares hasta secar las ubres, la fuerza se encontraba al límite de sus posibilidades. Deben recordar que algunos buques, como la fragata *Blanca*, habían quedado casi a cero en sus pañoles de munición tras el combate, superando las normas de seguridad establecidas. Por tal razón, el comandante general ordenaba que las existencias se repartieran de forma equitativa.

Otro factor importante que tener en cuenta era el de los víveres, un tema que tensaba al trémolo los buches de paloma. Porque hacía

más de un año, que no se adquiría un gramo de galleta, tasajo o tocino salado de forma regular. Los buques auxiliares habían entregado todo lo disponible en sus bodegas, de forma que la calidad y cantidad a disposición era alarmantemente pobre. Y por desgracia, es necesario recordar que hasta el momento de alcanzar algún puerto amigo, a una distancia que destrozaba los pensamientos, no sería posible efectuar el necesario abastecimiento.

Otro importante aspecto que valorar era el de los repuestos, tan necesarios en una empresa alargada durante años. Aunque la fragata *Almansa*, última unidad incorporada a la escuadra, apareciera con abundante cantidad de repuestos, víveres y 300 hombres de refresco, la escasez se mantenía, especialmente en cuanto a las necesidades de las plantas propulsoras y aparejos. Los maquinistas y sus ayudantes entraban en obras de verdadera *creación artística*. Porque en muchos casos, al no disponer del material de respeto necesario, dedicaban su extraordinaria labor a confeccionarlos con elementos de fortuna. Bien es cierto, que la camaradería y el apoyo mutuo brilló entre los buques de la escuadra en cotas muy altas. Y por último, no se debe olvidar la alarmante escasez de tabaco, elemento fundamental para la vida cotidiana de nuestros hombres.

En cuanto al estado de los buques, tanto contramaestres y condestables, como los pertenecientes a la reconocida Maestranza, carpinteros, veleros, calafates, fraguas, faroleros y toda mano útil se empleó hasta el último suspiro. De especial envergadura fueron las reparaciones llevadas a cabo en la fragata *Villa de Madrid*, con graves desperfectos en máquinas, y en la *Berenguela*, cuyo estado tras el combate mucho preocupaba, al dudarse seriamente de que la tremenda vía de agua sufrida en la línea de flotación pudiera ser reparada. Pero ahí echaron el resto todos y cada uno de los miembros de la escuadra. Tras escorar el buque en conveniencia con movimientos de cañones y pesos, para dejar la lumbre al aire, se emplearon tablones de madera que algunos botes de mi barco, por especial y previsora decisión del segundo comandante, habían recogido de las aguas. Se trataba de maderos procedentes de los deterioros producidos por la *Almansa* y la *Vencedora* en los muelles de El Callao, llevados hasta nosotros por la favorable marea. Pero también fue magnífico el concurso de excelentes

tablones de pino rojo, que se consiguieron al deshacer por completo el único edificio notable de la isla de San Lorenzo. Conducidos por el joven y magnífico ingeniero de la escuadra, teniente de navío Iriondo, en una semana la fragata quedaba lista para navegar sin excesivos complejos y con sólida estructura. Y en cuanto a problemas de máquinas, la más importante fue la sufrida en la fragata *Villa de Madrid* que, no obstante, quedó reparada en el milagroso periodo de tres días. De nuevo la Santa Patrona entraba en auxilio de la escuadra, sin duda.

Un aspecto fundamental que tener en cuenta sin posible olvido era el del carbón. Aunque el transporte artillado *Marqués de la Victoria* hubiese abastecido a la *Numancia* desde España, sus bodegas se habían secado hasta la última gota. De los buques auxiliares se había tomado toda piedra utilizable, que no fueron muchas. Porque alguno, como el *Matías Cousiño*, declaraba el carbón existente como inútil, por humedades sufridas en dos de sus bodegas. No obstante, era el tema que menos preocupaba al comandante general. Como les he dicho, el brigadier Méndez Núñez había ordenado dar la vela y, una vez repartidas las piedras negras de forma equitativa, su almacenamiento con primor para ser empleadas, llegado el momento de necesidad o vital urgencia. De esta forma, como se pretendía continuar la navegación con las unidades agrupadas en cada división, la marcha se ralentizaría al nivel del buque más lento de cada grupo. Y en nuestro caso, destacaba por largo la fragata *Blanca*.

Supongo comprenderán que, en esta ocasión y al avisarse sobre el próximo abandono del fondeadero de San Lorenzo, con vistas a un definitivo tornaviaje a la patria, las faenas de preparación habituales en toda salida a la mar se ejecutaron con extraordinaria rapidez y precisión. A bordo de la *Resolución*, tanto la lancha como los dos botes dados al agua se izaron con inesperada prontitud, hasta quedar trincados a buen viaje y con doble sonda en sus pescantes. Pero también la pesada faena del izado de las anclas, con el necesario y preciso estibado de las cadenas en sus respectivas cajas, no necesitaban de las habituales voces para alentar y aunar los esfuerzos de marineros y grumetes sino, por el contrario, ralentizar sus movimientos en la debida seguridad. Y cuando se ordenó por fin largar el aparejo y orientarlo en conveniencia, como

por encanto se vieron todas las velas izadas y braceadas en su justa medida. Ya se sabe que, cuando a bordo se huele el regreso a casa, aunque este aroma se reciba a miles de millas de distancia, las manos cansadas vuelan con renovadas fuerzas.

Debo aquí señalar una intranquilidad, que nos corría en la mente a los comandantes y oficiales de los buques empeñados en el regreso por el Cabo de Hornos. En gran medida, nos preocupaba pensar que deberíamos montar el cabo Tenebroso en el mes de junio, cuando se sufren los rigores del más duro invierno en el hemisferio Sur. De esa forma, además de padecer posibles temporales y olas preñadas de maldad hasta los topes, se debía tener en cuenta que sufriríamos temperaturas muy bajas, nieve y vientos helados. Tal situación hacía necesario el empleo de recia ropa de abrigo y, muy importante, una adecuada alimentación. Si la navegación hubiese partido de algún puerto amigo o neutral, se habría intentado adquirir el material necesario, lo que no había sido posible en este caso. En cuanto a la alimentación, es bien sabido que el escorbuto ataca de forma especial a las dotaciones sin alimentos de salud, y me refiero a frutas, verduras, carne fresca y leche. Y por desgracia, se trataba de un daño que suele multiplicarse en el cuerpo humano, cuando las temperaturas bajan hasta el pozo.

Por fin, a las dos de la tarde, una vez con las anclas *arriba y claras*[3], maniobrábamos con cierta facilidad mar afuera. Y mucho aligeraba los espíritus, observar la alegría y extraordinaria animación en nuestros hombres. Al encontrarnos a suficiente distancia de tierra, cuando ya se habían perdido las líneas de una costa que muchos recordarían con poco agrado durante el resto de sus vidas, se dieron fuego a los mercantes chilenos apresados. Y mucho nos sorprendió, comprobar la rapidez con que las llamas bebían cubiertas y palos, hasta marcar las proas hacia el cielo, en abandono de la superficie. Libres de la mencionada carga, la vida a bordo comenzaba a parecerse bastante a la propia de navegaciones en tiempo de paz, aunque no fuera nuestro caso y la vigilancia se mantuviera por obligación en cotas muy altas. Porque ya les he dicho que la escuadra aliada debía encontrarse por el sur, y entraba en lo posible que intentaran un ataque contra nuestra fuerza fragmentada. Sin embargo, la división era poderosa y el enemigo

desconocería nuestra situación de escaso carbón y armamento.

En la siguiente amanecida, todavía navegando hacia fuera, regresamos a la vida normal en la mar, situación tan deseada cuando se pasan meses y meses sin casi recordarla. Los hombres debían afanarse en los baldeos propios de la amanecida, seguidos de la limpieza de armas y metales, campana en aviso de condumio, así como revista y ejercicios doctrinales. Una vez atrapada la meridiana[4], si el tiempo lo permitía, como era nuestro caso, se daba paso a los trabajos astronómicos de la singladura por el oficial de derrota y ayudantes, así como enmarque del diario de navegación. Nuevos ejercicios doctrinales de dos a cuatro de la tarde, para dar paso a la comida con su larga sobremesa posterior. Son las horas en las que la dotación puede dedicarse a su propia expansión y recreo, cada cual en su zona de actuación. Los jefes, oficiales y caballeros guardiamarinas en el alcázar o formando grupos en la toldilla, muchos de ellos conversando sobre sus próximos deseos, una vez divisáramos tierra española. Oficiales de mar y maestranza se distribuían por el castillo, su punto favorito de reunión, posiblemente con las mismas esperanzas depositadas en un próximo o lejano futuro. Y por último, la marinería se emplazaba en el combés, con dedicación a los habituales juegos de azar o de destreza física, pero también con música y canciones, en las que siempre aparecía una guitarra andaluza o una gaita gallega. Por fin, cuando el sol comenzaba a declinar, decrecía la actividad. Ya las sombras son dueñas del ambiente y tan sólo se vislumbran los faroles de la bitácora, los de situación y las luces que se traslucen por las lumbreras. Porque aunque se hubiera ordenado oscuridad total en cubierta e interiores, recordando nuestra situación de guerra, se trataba de un afán en logro casi imposible, cuando la alegría se despliega en tal longitud.

Es cierto como muro de catedral que, en inquebrantable norma habitual, los primeros días de mar suelen escocer en llagas de pasión a todos los hombres de la dotación. Sin embargo, era fácil comprobar que no se trataba del caso que nos ocupaba en aquellos días. La lejana visión de las costas españolas germinaba placer y bienaventuranza en las mentes de todos. Se trataba de una felicidad absoluta aunque, por desgracia, todavía muy remota, detalle que muchos olvidaban.

Como es posible que, quienes lean este cuadernillo, no lo hayan hecho con el anterior, debo aquí señalar de forma sucinta, las características de la fragata *Resolución*, donde me encontraba embarcado. Había sido construida en el arsenal de Ferrol en 1861, con lo que eran pocos los años de vida en sus cuadernas. Sin embargo, su nombre original había sido el de *Nuestra Señora del Patrocinio*. No obstante, se le había cambiado en pocos meses por el de *Resolución*, sin que en papeles oficiales desapareciera el primigenio. Este ecléctico dictamen se debía a los comentarios maliciosos que se vertían, tanto en los cenáculos políticos como en la prensa, sobre si este buque ostentaba el nombre de la Reverenda Madre Sor María de los Dolores y Patrocinio, más conocida popularmente como Sor Patrocinio. Porque se trataba de la famosa Monja de las Llagas, protegida y muy apreciada por Su Majestad Doña Isabel II.

La eslora de la fragata superaba ligeramente los setenta metros, con una manga de trece y medio. Y si las medidas llamaban la atención, más solía impresionar el detalle de que calara a popa casi los siete metros. La dotación, en cuanto a oficiales de Plana Mayor, se encontraba compuesta por el comandante, segundo, cuatro tenientes de navío, tres alféreces de navío, un teniente de Infantería de Marina, un primer médico, un segundo, un oficial primero de Administración, un capellán, cuatro guardiamarinas de primera clase y diez de segunda. Su dotación completa, de comandante a paje de escoba, superaba ligeramente los 500 hombres.

Aunque poco gustara a los mandos, la *Resolución* había cambiado en tres ocasiones la composición de su artillería, desde que se ordenara su armamento en el arsenal de Ferrol. Como colofón final, y así asistimos al combate de El Callao, la batería principal o primera batería se encontraba armada con catorce cañones bomberos de hierro de 68 libras, número uno, en anclaje de siete más siete. También con doce cañones de hierro lisos de 32 libras, número uno, en anclaje de seis más seis. Dos piezas como estas últimas se montaban en el castillo, a banda y banda. Continuando el listado, doce cañones lisos de hierro de 32 libras, número 3, para el alcázar, cinco más cinco, y castillo, uno más uno. También en el castillo se disponía de dos cañones rayados de bronce de doce centímetros, anclados a banda y banda. Y ya solamente me

resta por mencionar las piezas auxiliares. Dos obuses lisos de bronce de quince centímetros, para el primer y segundo bote. Pero también dos cañones de bronce rayados, cortos, de ocho centímetros, para los botes tercero y cuarto. En total, la fragata *Resolución* disponía de 46 piezas.

Solamente me queda por exponer alguna idea sobre las acciones de maniobra con el velamen y detalles generales. La *Resolución* se encontraba dotada de un aparejo de fragata de primera clase, rebajado en guinda[5], con su material en perfecto estado y sin mermas. El contramaestre primero era un profesional de absoluta confianza. Además de la chimenea telescópica, la propulsión del buque se efectuaba gracias a una hélice de pozo con dos alas. Con las máquinas a máxima potencia, se conseguía un andar de diez a once nudos de velocidad. Si navegaba volando el aparejo en apoyo y condiciones de viento favorables, podía llegar a superar los doce nudos. Y aunque no venga a cuento, debo recordarles que nuestro comandante, natural de la muy noble villa de Mula en el Reino de Murcia, gustaba de emplear por escrito todos sus nombres de bautismo y cuatro apellidos, que no eran pocos: Capitán de navío don Carlos, Joaquín de los Dolores, José, Teodoro, Florentino, Pascual, Domingo Valcárcel y Ussel de Guimbarda y Rosique y Ansoategui. Se trataba de un excelente profesional y muy bella persona que, por gracia celestial, dominaba la navegación a vela y a máquina con maestría. Puedo jurar que maniobraba con la fragata como si se tratara de un esquife.

Por los acontecimientos que sucedieron semanas después, debo aquí exponer que, en su navegación desde España hacia el Pacífico, una vez en la brasileña bahía de Todos los Santos, se habían comenzado a percibir problemas en el sistema de gobierno del buque. Y así continuaron hasta nuestra llegada a Montevideo. Por fin, en el antiguo Apostadero Naval, el contramaestre, en unión del buzo, repasaron a la vista el estado del sistema, tanto a bordo como en el agua. Por desgracia, comprobaron que se encontraba partida en cepo la madre del timón, lo que hacía necesario alistar pieza de exactas condiciones. Y se consiguió, tras adquirir excelentes maderas en la capital paraguaya de Asunción. Pero sin olvidar el preciado concurso de las extraordinarias manos del carpintero primero, don Joaquín Abisbal, un profesional como la copa de un

pino, con manos de oro y capaz de esculpir un busto del comandante, si así se le ordenaba.

Como colofón y con absoluta sinceridad, entiendo que se trataba de un buque extraordinario en todos los sentidos, de fácil maniobra, máquinas poderosas y armado con eficacia. Y se encontraba listo en aquel día para regresar a la Península, el sueño prendido en todos los corazones de a bordo.

En la mañana siguiente al abandono del fondeadero, tras ser arriada la señal en la que cada buque comunicaba a la capitana la situación obtenida a mediodía, debía dividirse la escuadra en las dos divisiones mencionadas. La señal de *buen viaje* izada en los topes de los palos mesana de todos los buques, supuso la definitiva despedida. Una difícil campaña parecía llegar a su fin. En la fragata *Berenguela*, insignia de la división que aproaba a poniente, se izaba la señal del rumbo a seguir por las unidades bajo su mando. Y por su parte, en la fragata *Villa de Madrid*, insignia de la división comandada por Méndez Núñez, se señalaba la nuestra, con claro componente hacia el sur. Unos navegarían hacia el español puerto de Manila, mientras los demás lo intentarían hacia Río de Janeiro. Y todos con el esperanzador final de la península española en el corazón.

Aquella misma tarde, cuando se efectuaba la preceptiva descubierta en cada buque de nuestra división, ya no se divisaban los palos de las compañeras bajo el mando del capitán de navío Pezuela. Tan sólo se observaban algunos de los mercantes auxiliares, aunque a bastante distancia, al no encontrarse alistados en nuestra fuerza. Por fin, en la amanecida del siguiente día, dentro del círculo de visibilidad de la fragata *Resolución*, solamente se apreciaban los palos de las fragatas *Villa de Madrid, Almansa* y *Blanca* a distancias variables. Porque el comandante general había ordenado navegación sin formación específica, pero siempre a distancia visual de la capitana. Y como es de suponer, todos con el aparejo largado a los vientos, dentro de lo que el andar de la *Blanca* nos permitía. Y como dicha unidad ralentizaba con claridad al resto, rápidamente pasó a ser nombrada por nuestros hombres como *La Coja*.

De todas formas y a pesar de los inconvenientes que se

aventuraban para las siguientes singladuras, si se pensaba con cierto raciocinio, en la *Resolución* se respiraban aromas de triunfo y esperanza. Aunque solamente restaran escasas onzas de tabaco en las bolsas de algunos ahorradores, podían observarse volutas de humo por toda la cubierta, aunque se tratara de ejercicio prohibido a ciertas horas y en ciertos lugares de a bordo. No obstante, la manga ancha se sobreponía a todo, y parecía buen momento para no aplicar vergajo alguno sobre los lomos.

LIBRO PRIMERO

LA FRAGATA *RESOLUCIÓN*

Duro tornaviaje

1. Condiciones cambiantes

Podemos decir que aquel soñado tornaviaje, alargado en miles de millas, daba comienzo en la latitud de los doce grados Sur, correspondiente a la del puerto de El Callao. Y si debiera clasificar el regreso de nuestra fragata a la costa española en diferentes etapas, la primera sería sin duda aquella navegación placentera y gozosa de las primeras trece singladuras [6], trece jornadas de placer y sueños robados, en las que nuestra división pudo descender hacia el Sur desde la latitud mencionada, hasta la de los 30 grados. En su conjunto, una experiencia en la que, a la dulce monotonía que la navegación de altura impone, se sumaba una mar que nunca superó las cabrillas blancas de beneficencia y nos abanicaba los costados en dulce continuidad. Por entonces, dábamos razón completa a don Hernando de Magallanes, al bautizar aquel extenso mar con la denominación de Pacífico.

Como navegábamos en base a nuestros propios aparejos y los cambiantes deseos del dios Eolo, tantas veces olvidados por la gente de mar en los últimos decenios con la aparición del vapor, mucho se ajustaron en la ocasión a los deseos de las dotaciones. Porque el soplo se mantuvo de forma casi constante trazado entre el primer y segundo cuadrante, con fuerza de fresquito a fresco y escasas rachas de frescachón. Por una parte, la dirección nos permitía conservar casi de continuo el rumbo de aproximación en la proa deseada. Sin embargo, poca salsa para los aparejos rebajados de nuestros buques, al punto de que, de forma casi continua, debimos largar hasta las pañoletas de los oficiales [7].

Dadas las características expuestas, que permitían a los buques un mediano andar de cuatro a cinco millas [8], con la *Blanca* retrasando en un precioso nudo la media, es fácil comprender que, en trece singladuras, solamente alcanzáramos los treinta grados de latitud. Y como he dicho, sufrimos periodos de calma plateada absoluta, de esos que tanto desagradan a las dotaciones, de forma especial cuando se desea navegar cien millas al tirón de espuelas, si

ello fuera posible. Creo que debieron ser las singladuras quinta y sexta desde la partida del fondeadero de San Lorenzo, cuando las velas de los buques quedaron caídas en trance de muerte al suspiro, como si se tratara de encalmada propia de la zona de calmas. Recuerdo que incluso nuestro comandante, el capitán de navío don Carlos Valcárcel y Ussel de Guimbarda, dio por primera vez en mi presencia muestras de cierta impaciencia. Cumplía guardia de mediodía en el puente de gobierno, cuando escuché cómo se dirigía al segundo comandante.

—Segundo, parece mentira que en estas latitudes nos ataque una encalmada de lomos, como la que sufrimos en el día de ayer y hoy se mantiene —el comandante empleaba un tono de voz agrio y seco, como jamás le había escuchado—. No sopla ni un miserable vagajillo[9] atunero. Solamente nos falta descubrir caballos muertos[10] en la superficie, para dar el carpetazo final.

—No creo que lleguemos a tal extremo, señor —contestaba el segundo con voz animosa—. Pero razón le sobra para considerar, que no parece normal una encalmada así en los veinte grados de latitud sur. Estoy seguro de que pronto nos entrará el nordeste de nuevo.

—Dios lo quiera, segundo, porque esta situación es capaz de destrozar cabezas y pensamientos.

—Y más a nuestros hombres, señor, que bien desearían navegar a veinte nudos.

—Demasiados nudos, segundo.

Por fin, para alegría de todos, aquella misma tarde aparecía desde el primer cuadrante una ligera ventolina, que acababa por aumentar a un viento fresquito de levante. Y con gran dicha en mi pecho, pude observar una ligera estela a popa, de esas que, al menos, aseguran abandonar aguas traseras. Como bendita visión, el trapo regresó a mostrar cierta tensión y reanudamos la navegación placentera de jornadas pasadas, observando mar y cielo con nuevos sueños, hasta alcanzar la latitud de los treinta grados.

No obstante, ese fue el momento en que la gran señora de las aguas decidió entrar al quite por verbenas. Latitud de treinta grados sur. Porque si en los trece primeros días del tornaviaje no se habían empleado las columnas que, en el cuaderno de bitácora, quedan reservadas para anotar los efectos de niebla, lluvia, granizo o nieve,

mantenidas en blanco y sin mella, cambió la torta al ciento y con garfios en avance. Bien es cierto, que ya preveíamos el cambio en las condiciones de mar y viento, al observar el brusco descenso de las columnas en los barómetros. Y si se tenía en cuenta el cariz que se observaba a proa de cielos, mar y vientos, se comprenderá que la capitana ordenara cargar todo el aparejo volante, aferrar el trapo alto y tomar por derecho un primer rizo a las gavias. En esta situación, que poco movía en amparo de ideas, entramos en la anochecida con un soplo fresquito del nordeste, aunque con cielos y horizontes muy acelajados, que pronosticaban importantes y poco deseadas variaciones.

Todavía con aquella situación favorable, nos mantuvimos hasta las nueve de la noche, momento en el que comenzamos a añorar las millas navegadas con escaso andar. Porque al pronto comenzaba a soplar un chubasco del oeste, que en escaso minutos mostraba su verdadero rostro, hasta el punto de armar de inmediato una mar bastante dura a nuestro alrededor. No obstante, todavía intentamos mantener el grupo de fragatas más o menos compacto y con proas al rumbo ordenado, así señalado por medio de faroles en los topes de la capitana. Por desgracia, el soplo, como si el dios particular hubiera despertado con mal humor, se mantenía en aumento, razón por la que la capitana mostraba nueva señal en la que indicaba, como era de esperar, que los buques maniobraran con entera independencia, y que cada mochuelo buscara su olivo de salvamento.

El comandante, sin dudarlo un segundo y en vista de los balances tan pronunciados que la proa tomada nos producía, ordenó arribar cinco cuartas a estribor, para correr viento y mar a un largo. Y bien que nuestro buque recibió aquel cambio con agradecimiento, porque los balances y cabezadas, aunque pronunciados, no llegaban a marcar muescas de sangre. Y en tales circunstancias nos mantuvimos, bien afirmados a los pernos, hasta la siguiente amanecida, cuando el viento comenzó a amainar con inesperada velocidad. Y para sorpresa de todos, cayó a superficie hasta dejarnos en nueva encalmada para, dos horas después, entablarse de nuevo en fresco y posibilidad de atender la proa al gusto. Demasiados cambios con tremenda brusquedad, una situación que poco tranquiliza el alma. Y más si tenemos en cuenta, que ahora

comenzaban a reinar temperaturas frías y el viento, aunque de escasa fuerza, cortaba las manos con facilidad.

Una vez con la amanecida en pleno desarrollo, comprobamos con cierta tristeza que no se divisaban los palos de nuestras compañeras en todo el horizonte. El chubasco nos había desperdigado en distancia. Y mucho desazona encontrarse, de pronto, inmersos en la más absoluta soledad, rodeados tan solo de las aguas y los cielos, como si el buque hubiese traspasado las cintas de la vida. Bien es cierto, que no necesitábamos compaña alguna para navegar hacia nuestro conocido destino. Sin embargo, siempre produce una sensación de alivio tener conocimiento de que allí, a escasos cables, se encontraban naves amigas, capaces de ofrecer ese apoyo mutuo que tanto destacan como necesario las obras de navegación.

Por suerte bendita, el oficial de derrota, teniente de navío Narciso Fernández, oficial hidrógrafo de probada habilidad en la materia, pudo cazar el sol con su sextante en momento favorable y, posteriormente, cuadrar su altura con la meridiana. Y digo que entró la suerte al cambio, porque pudimos comprobar que mucho habíamos derivado durante el chubasco, aunque solamente lo sufriéramos unas pocas horas. Por tal razón, fue necesario corregir la proa en dos cuartas, para mantenerla hacia nuestro deseado destino. Así lo comentamos con el segundo en el puente de gobierno.

—Mucho nos ha afectado ese chubascón en la estima, segundo —dije, animado.

—En efecto, Leñanza. No esperaba algo así. Menos mal que hemos podido comprobarlo y corregir nuestro rumbo cuanto antes.

—Esos chubascos suelen marear la proa en exceso y a la mala, segundo —comentaba Fernández, siempre con seriedad—. Llega un momento en el que apenas se puede gobernar con una o dos cuartas[11] de exactitud.

—Me preocupa que, llegados a los treinta grados de latitud, supongo que a la altura de Coquimbo, se produzcan estos efectos. Además, el frío cuaja en demasía. Cuando alcancemos y superemos los cincuenta grados, con temperaturas bajas hasta la quilla, nieve o aguanieve, sin olvidar los temporales de garrote, no sé qué será de nuestros hombres. Apenas hemos podido tomar las necesarias

medidas, para prevenir los efectos del frío sobre la dotación. Es tan grande el afán por pasar al Atlántico y tocar puerto amigo, que no hemos sopesado tales condiciones.

—¿A qué medidas se refiere, segundo? —Preguntaba Fernández con interés.

—A las habituales que se suelen tener en cuenta, cuando se navega por tales latitudes. Ninguno de nuestros compartimentos dispone de estufas, tan necesarias para ofrecer calor a los miembros entumecidos de los que rindan la guardia en cubierta. Los pañoles se encuentran a cero de muchos pertrechos imprescindibles, para quienes así los reclamen en ley de ordenanza. Sin olvidar la necesidad de abrigo. Ayer ordené, que todos los sacos de víveres vacíos se entreguen a quienes más sufran de precariedad en ese aspecto. Porque algunos marineros ni siquiera disponen de chaquetón de amparo, destrozado con el paso del tiempo. Enjaretado el saco bajo el casacón, con un agujero para la cabeza y dos para los brazos, se puede aumentar la necesaria sensación de calor en el cuerpo. Sin embargo, no estimen que llegue a ser suficiente, ni mucho menos. Además, el cirujano me comentó hace días, que el botiquín se encuentra casi exhausto, especialmente de los productos que más podremos necesitar. Pero continuando con la letanía, la despensa se encuentra bajo mínimos, con alimentos en estado pésimo. No olviden que los últimos abastecimientos recibidos en las islas Chincha y posteriores durante la campaña, nos llegaban en buques de vela desde Inglaterra, con más de cien días de mar y a precio de doblón. Además, se echan en falta aquellos víveres de salud que eviten…, bueno, que eviten lo que se nos puede venir encima.

—¿Se refiere al escorbuto, señor? —Pregunté por derecho y sin revueltas, aunque con el tono de voz a la baja—. Parece ser que ya se han presentado algunos casos, que en tal dirección y sin dudas apuntan.

—Así es, Leñanza. Pero esos casos, pocos todavía, deben considerarse bajo cuerda. Que no cunda el pánico. Debemos mantener la moral de nuestros hombres bien en alto, al menos mientras sea posible.

—Perdone que se lo diga, señor —comenté con tono caído—, pero le veo bastante desesperanzado.

—Ha sido un tema muy comentado entre comandantes, durante la última Junta celebrada en San Lorenzo. Hubo quien propuso subir hasta el golfo de Panamá, avituallarnos en conveniencia de víveres y carbón, conceder el necesario descanso a las dotaciones y, posteriormente, iniciar esta empresa para montar el cabo de Hornos. Hemos emprendido un viaje, ya de por sí peligroso, en las peores circunstancias y en el peor momento del año. Ya sé que pensarán, como la mayor parte de los oficiales, que la ruta del Estrecho habría sido más llevadera en cuanto a mar y temperaturas, por tener que alcanzar solamente los 52 grados de latitud. Y lo seria, sin duda, si no se encontrara el peligro de topar de cabeza con la escuadra aliada, en reductos poco conocidos y sin defensa. Además, perdimos el concurso del experto en tales aguas, el capitán de fragata Navarro, embarcado en la *Berenguela*, para auxiliar a la *Numancia* en la navegación a Otahiti.

—Se trata de factores a sopesar con calma, sin duda. A toro pasado, todo es más fácil —contesté de forma mecánica—. Supongo, segundo, que algunas de las comunicaciones reservadas [12] que se han recibido en los últimos días, se refieren a casos de escorbuto.

—Las comunicaciones reservadas, que se producen a diario entre buques, deben informar a la capitana de los nuevos casos de dicha enfermedad sufridos a bordo. Ya había pensado, de acuerdo con los deseos del comandante, reunir Junta de Oficiales y exponer la cruda situación, así como tomar ciertas medidas para paliar, en lo posible, los terribles efectos de esa epidemia, que acabará batiéndonos sin misericordia.

—¿A qué medidas se refiere, señor? —Preguntaba el oficial de derrota con tono de preocupación.

—La primera y principal, que se haga el servicio de a bordo de la forma más cómoda posible, sin desgastes corporales excesivos y propiciando el necesario descanso. Como saben, hace algunos días que rebajamos los ejercicios doctrinales al mínimo, casi a cero. No obstante, ahora hemos de atacar las guardias, que estableceremos en tres turnos [13].

—¿Marinería a tres guardias? —Preguntaba de nuevo Fernández —. En ese caso, segundo, se resentirán las maniobras y…

—Por favor, Fernández, que ya me conozco la letanía al copo y

más —cortó el segundo—. Pero no queda más remedio que aumentar el tiempo de descanso en lo posible. Daré instrucciones a los oficiales de guardia, para que se reduzcan al máximo las maniobras. Por supuesto, salvo las de emergencia o las que haya que efectuar sin posibilidad de evasión. Solamente en caso de máxima necesidad, se efectuará llamada a las guardias francas. Por favor, Leñanza, hágame el plan de guardias en la situación que prevemos.

—Así lo haré de inmediato, segundo.

Por fortuna, una buena novedad recibimos en la décimo quinta singladura, cuando el vigiador del palo trinquete daba la voz de avistamiento de una vela por la amura de sotavento, para aumentar la información, poco después, con el de dos velas más. Sin dudarlo, el comandante ordenó arribar en su dirección, con lo que antes de la anochecida nos incorporábamos al grupo. Y en el tope de la fragata *Villa de Madrid* se izaba la señal en que se nos preguntaba: *¿Qué ha sido de la oveja descarriada?* Contestamos con rapidez: *Sin novedad vuelve al redil*. Casi dos jornadas nos habíamos mantenido en soledad, y es cierto como la existencia de la muerte, que recibimos un sentimiento de cierto alivio, como si allí se encontrara el remedio a nuestros males. Al menos, los sombríos pensamientos que habían cruzado nuestras mentes se desvanecieron en cuanto nos encontramos reunidos a las tres fragatas amigas.

Me puse a la faena para cumplir la orden recibida, y en la siguiente jornada disponía del plan para establecer las tres guardias entre la marinería. Bien sabe Dios, que lo entendí como medida muy acertada. Porque, conforme transcurrían los días y bajábamos en latitud, con aumento del frío y chubascos de aguanieve, las fuerzas de nuestros hombres decaían a la vista con demasiada rapidez. A partir de aquel momento y de acuerdo con el segundo, giraba visita a la enfermería cada mañana y me informaba por el primer médico, José Millán y Buit, de la situación médica. Y ya en mi primera visita, pude comprobar la marca de la muerte en los rostros demacrados de algunos grumetes y marineros. Lo comenté con el cirujano, con quien me unía una buena relación de camaradería y amistad.

—¿Cómo se mueve la situación, galeno?

—Pues un tanto desesperanzadora, Leñanza. Ayer tarde,

ingresaron dos hombres más con claras e inequívocas señales de escorbuto. Y para nuestra desgracia, en pocos días no dispondremos de espacio suficiente en la enfermería para los atacados. Será llegado el momento de cantar la gallina a los vientos.

—¿Cantar la gallina?

—Me refiero a la necesidad de que los enfermos permanezcan en el sollado, con lo que las marcas negras quedarán a la vista de todos. Bien es cierto, que los días corren y son bastantes los que se huelen la tostada.

—Es lógico, cuando encuentran un coy vacío cerca del propio. ¿Qué se puede hacer? ¿No hay remedio alguno a la mano?

—Pues si la Santa Patrona nos concede como por encanto unas cien cajas de limoncillos se abrirían los cielos. Porque con esos maravillosos ejemplares verderones se prepara un incomparable zumo, el mejor preservativo para este jodido mal que acabará afectando a una elevada proporción de nuestros hombres. Por tal razón y como remedio más cercano, he solicitado permiso al segundo para que se distribuya entre la comida y la cena un plato de gazpacho frío. Bueno, debe entenderlo como un gazpacho de fortuna, falto de muchos de sus ingredientes, que hacen el caldo tan apetecible a los andaluces. Disponemos de bastantes cajas de tomates casi podridos, que todos rechazan, aunque no deban ser malos para el aparato digestivo y ricos en vitaminas. Espero y confío en que, una vez bien machacados con los picos y restos de galleta, sirvan para la faena. Por desgracia, se acabará el vinagre, elemento fundamental, con rapidez. No obstante, también propuse al segundo que, llegado el caso, se reemplace por vino del peor aguante, casi avinagrado al ciento.

—Buena idea. ¿Cree que esa medida mejorará el estado general?

—Creo que así debe ser, sin dudarlo. También los oficiales y guardiamarinas, con sus despensas casi desnudas, deberán tomarlo. No podemos permitir, bajo ningún concepto, que los mandos caigan en la epidemia. Tal condición sería muy peligrosa para el futuro del buque.

—Pues lo tomaremos, no lo dude. Y razón tiene en sus apreciaciones, porque mi despensa particular se mueve en vacíos.

—La mía ya arrancó en negativo.

Por las sirenas del cabo Picón, que tomamos aquel brebaje, que

el cirujano llamaba gazpacho, en abundancia. Cualquier andaluz habría despotricado con fuerza, de que se denominara así al líquido de color incierto. No obstante, juro por los dioses de la mar, que aquel mejunje más cercano a bodrio culebrero acabó por gustar a los paladares más exigentes. Por mi parte, mojaba la galleta en el caldo y disfrutaba de su condumio con placer. Qué sabio es el refrán castellano, cuando asegura que, *cuando el hambre ataca, no hay pan duro*, y que *la mejor salsa es el hambre voraz*. Por bendición del cielo y en palabras del cirujano, se experimentó una mejoría general, aunque los que ya se encontraban tocados por la mano negra, entraban tarde o temprano en la imposibilidad de laborar. Y fue tanto así, que comenzaron a percibirse a las claras la falta de timoneles y cabos de guardia, no aptos para el servicio. Como era de esperar, algún catre quedaba libre en la enfermería, porque se comenzaron a producir fallecimientos. Un mal al que, como toda en esta vida de sufrimiento, acabamos por acostumbrarnos. Esperábamos a la llegada de las tinieblas nocturnas para, en compañía del capellán, don José López y Andrade, lanzar los cuerpos maltratados a las aguas, esa fosa común para la gente de mar, camposanto donde no son necesarias las flores.

Aunque se rebajaran los ingresos, continuamos nuestra navegación con la enfermedad en aumento, ahora con fríos superiores y condiciones meteorológicas cambiantes al ciento, día a día. Durante cinco o seis singladuras, sufrimos vientos frescachones con algún ramalazo de cascarrón **[14]** y mar dura, para dar paso a vientos bonancibles y alguna inesperada encalmada con las aguas casi en plata. Parecía que el dios Eolo se encontrara dispuesto a demostrar sus infinitas posibilidades. De esta forma, en la singladura veinticuatro, según se marcaba en el cuaderno de bitácora, alcanzamos la latitud de los cuarenta grados sur. Y creo que fue en aquella anochecida, cuando divisamos por última vez los palos o faroles de nuestras fragatas amigas. Porque el temporal, como todos los factores vaticinaban, debía llegarnos en regalo. Cielos ennegrecidos, horizontes muy tomados y barómetros en caída libre, adelantaban la faena que se nos avecinaba por la proa.

Convencidos de que un temporal de borlas se nos vendría encima más pronto que tarde, a bordo tomamos las disposiciones habituales, que en tales casos se previenen. Durante el crepúsculo y

aprovechando los últimos momentos de luz, ordené trincar de nuevo en doblete todas las piezas artilleras y calafatear las portas centrales de la batería, esas que los fuertes balances hacen que lleguen a encontrarse bajo el agua, y suelen introducir demasiado líquido a bordo. Por su parte, el personal de la guardia de cubierta reforzaba las trincas de botes y lanchas, incluso empleando nuevos cabos de confianza. También sin dudarlo, se ordenó echar abajo juanetes y sobres, así como envergar en prevención la mesana de capa y la trinquetilla, vela llamada en coloquial por los nostramos viejos como *malos vientos*. Una vez despasada la maniobra del aparejo volante, por ser inútil y hasta peligrosa en condiciones de temporal abierto, se pasaron dobles brazas a las gavias, hasta dejarlas con dos rizos en previsión de damas negras. Con ello se intentaba evitar, que la desfallecida marinería debiera efectuar tan desgastadas maniobras con las olas blancas en dominio.

Los últimos momentos en los que todavía divisamos a nuestras compañeras en cuadro borroso y aunque lo intentáramos, no conseguimos distinguir las señales de banderas, que la capitana izaba en el tope de su palo mayor. Supusimos que alentaba a cada mando para maniobrar con independencia, indicación que, en verdad, poco se necesitaba en aquellos momentos. La mar tomaba ese color plomizo con vetas agrisadas, que tan poco anima los corazones del navegante. Por su parte, los cielos se cuadraban en oscuro, acelajados al ciento, con gruesas bardas **[15]** por su parte norte. Y sin embargo, nos manteníamos con la calma encastrada en las treinta y dos cuartas, aunque fuéramos conscientes de que se trataba de una última concesión de la gran señora, antes de entrar en un temporal duro. Así se presentaba el cuadro, antes de que las fragatas de la división se dispersaran al copo. Podíamos escuchar de forma regular los cañonazos de situación disparados por la capitana, aunque con su fuerza sonora en paulatina mengua. Durante la noche, todavía con mar casi llana y ventolina variable, intentamos hacer por la fragata insignia. Vano intento porque, poco a poco, el viento fue aumentando su fuerza en escala de violín, con la mar comenzando a levantar crestas y aparición de fusilazos **[16]** de orden en el horizonte.

Aquella noche tomé el catre con el espíritu rendido a la baja, una condición muy poco usual en mi comportamiento. Llegaban a

mi cabeza imágenes del rostro de mi esposa Mencía, un tanto desconsolada y con el hijo todavía desconocido en sus brazos, e incluso de otros miembros de la familia. No obstante y para rodar a la mala, también aparecían las escenas de mis pecaminosas acciones, adúlteras sin duda, con Altagracia en Valparaíso. Podía observar su rostro de triunfo, como si por fin hubiese conseguido que traicionara a mi esposa. Unas escenas que también dolían como rebencazos de mojel fino en los costillares.

De esta forma, apenas dormía en trazo continuo más de quince minutos, sin poder conseguir el necesario descanso. Además, debía apretar con fuerza la manta contra mi casaca, porque el frío cuadraba a barrer esponjas. Cuatro horas solamente duró aquella ensoñación de dolor, que mucho tardé en erradicar de la mente. Cuando decidí abandonar el lecho y tomar mi turno de guardia en el puente de gobierno, comprobé que el buque se balanceaba con fuerza. Se trataba, sin duda, del esperado temporal, que acabaría por batirnos sin remedio. Cielos cerrados, mar dura y chubascos de agua fría sobre los cuerpos de los hombres de guardia en cubierta. Un cuadro poco esperanzador.

2. LA *RESOLUCIÓN* EN DEMANDA DEL CABO

A bordo de la fragata *Resolución*, atravesamos la singladura 26ª bajo las mismas condiciones, que poco gozo nos hacía experimentar, mientras dirigíamos la mirada de continuo hacia los cielos ennegrecidos. Entramos en la siguiente amanecida con un tiempo achubascado de norte a sur, todavía el viento en fuerza de frescachón, pero con mar dura adueñándose poco a poco de la escena. Conforme las luces comenzaban a ofrecer perfiles, todo se vino a malas, con chubascos de extrema fuerza, que nos largaban rachas de agua espesa y cortante. Y era tanto el líquido que nos inundaba a mediodía de pies a cabeza, que llegamos a escuchar en la distancia las voces de mando con bocina del oficial de guardia de la fragata *Villa de Madrid*, lo que indicaba aproximadamente un cable de distancia, sin que llegáramos a observar su silueta por mucho que lo intentáramos.

Algunas horas más tarde, cuando disminuía el aguacero y se producían algunas claras entre la manta, intentamos comprobar la presencia de algún buque en nuestras proximidades. Sin embargo y aunque sacáramos los ojos de las órbitas, nada pudimos contemplar a nuestro alrededor. Por desgracia, el tiempo se mantenía cerrado al copo, mientras navegábamos con las gavias en dos rizos, trinquete en plano y contrafoque. Con ese trapo y con la proa que más nos convenía, la corredera largó la voz de ¡trece millas!, una cantidad inimaginable, que mucho satisfizo a las más angustiosas impaciencias, las que solamente pensaban en el puerto de destino. Tanto así, que muchos comenzaron a bendecir aquel temporal, al tiempo que pensábamos en lo que deberían sufrir quienes intentaran montar el cabo en aquellos momentos de vuelta encontrada[17], proa hacia poniente. Pero aparte de los efectos que mar y vientos, aunque favorables en su dirección, nos ofrecieran, la manta de agua había sido tan poderosa, que la batería principal, sollado y cámaras se encontraban por completo anegadas, de tal forma que, en las horas francas de servicio, nadie encontraba chaza

seca donde disfrutar del necesario descanso.

En las mismas condiciones nos vimos inmersos, sin que se nos ofrecieran rastros de un beneficioso cambio. Continuábamos cortando paralelos hacia el Sur, y bien que se percibía en el ambiente. Porque la temperatura continuaba su imparable declinar, al tiempo que los chubascos de agua daban paso a los de aguanieve, nieve y granizo. Y de esta forma, la cubierta se dejaba embutir en un manto blanco y resbaladizo, haciendo muy peligroso deslizarse por ella, sin auxilio de las barloas o andariveles de mal tiempo. Incluso en las escalas de exteriores era necesario formalizar la seguridad con cabos de rigor. El soplo de fuerza barría la nieve, hasta amontonarla contra los ángulos que se formaban por las amuradas y las cureñas. La visibilidad variaba poco, aunque en ocasiones se abriera lo suficiente para observar algún buque mercante, en lucha de capa a muerte contra el temporal. Mar con crestas de espuma y buque metido a fondo en perfiles blancos, mientras las mentes estragadas de los hombres se guarnían en pensamientos tan negros como las barbas de Satanás. Una situación poco reconfortante, por las sirenas del cabo Picón.

Acabo de describir la situación un tanto desoladora que sufríamos a bordo en exteriores. Sin embargo, poco mejoraba el panorama al dirigir la mirada hacia las cubiertas inferiores. Tal y como adelanté líneas atrás, los enfermos entrados en la maldita epidemia acabaron por copar la enfermería, hasta dejarla sin plaza libre. No obstante, días después también hicieron rebosar el propio sollado, de forma que los caídos en la putañera enfermedad debieran instalarse por corridas de orden en la batería. Sin embargo, el momento más duro y tenebroso nos llegaba con la necesidad de ofrecer honroso término a su paso por el viático. Todas las noches, en silencio y sin aspaviento alguno, se lanzaban uno o varios hombres a las aguas, a su definitivo descanso entre los reinos de Neptuno. Con la necesaria rapidez, se oficiaba un ligero responso por parte de nuestro capellán, don José López y Andrade, un gallego de voz melancólica y tristona.

Canta el refrán marinero, que todo temporal acaba por reventar en grietas de cansancio. Así lo esperábamos y por fin se produjo. El viento comenzó a disminuir de fuerza, al tiempo que se tornaba roladizo en extremo, sin poder encarar una maniobra firme y

adecuada. Por fin, se entabló del sudeste, lo que nos hizo cerrar la capa mura a babor, con objeto de no perder las muchas millas navegadas en dolor. Sin embargo y por gracia de la Santa Patrona, al abrirse el cuaderno de bitácora con la singladura 28ª, cayó el viento como telón de teatro. Y así, en milagro santero, la calma se apoderó de la superficie de las aguas, una visión celestial a la que nos aferramos con fuerza. Y no era cuestión de entrar en ensoñaciones, porque mucho quedaba como trabajo pendiente. Debíamos aprovechar aquel descanso, que no esperábamos de larga duración, para reponer defectos en el trapo y cabos de laboreo, que no eran pocos. Contramaestres y veleros todavía útiles echaron el cuarto a espaldas, y llevaron a cabo un magnífico trabajo.

Si les anunciaba que no esperábamos que los dulces plenos se mantuvieran en la bandeja por alargado periodo, no les engañaba. Porque en la siguiente anochecida, un soplo fresco del nornordeste se cuadraba en tablas, lo que nos hizo andar avante un buen número de millas, ese blanco continuo de nuestros corazones. Y así aguantamos la singladura entera, navegando como ángeles en cuarentena. En la siguiente, roló el soplo al Oesnoroeste, que nos permitió una beneficiosa empopada de llanos. Y para rematar el cuadro de rosas, en la meridiana de aquel mismo día, el oficial de derrota, teniente de navío Narciso Fernández Padriñán, conseguía cazar el sol en su punto alto, lo que aseguraba encontrarnos en una latitud de 55º. Y bien saben los dioses negros, que todos suspirábamos por un mismo y encastrado deseo en el pecho: Montar el putañero cabo de Hornos de una vez, entrar en el océano Atlántico y ser conscientes de que, sobre aquellas aguas, navegaríamos hasta alcanzar la bahía gaditana.

Ya les he dicho, que las condiciones de cielos azules e infiernos negros se cruzaban sin descanso. En la noche del 9 de junio, singladura 31ª, refrescó el viento a lomos de gigantes. Sufrimos chubascos de nieve y granizo en maldita secuencia, desfogando rachas muy duras. Y como era de esperar, la mar se cuadró en orlas blancas de inmediato, con unas olas de altura y poder como jamás había comprobado en mis años corridos en la mar. Y bien sabe mi Santa Patrona, que en algunas de ellas creí entrar en tinieblas permanentes, sin que nuestra querida fragata fuera capaz de sacar cabeza entre las fuertes vibraciones de todo su esqueleto. En

aquellos momentos de trance, me llegaban a la cabeza las imágenes de Mencía y el niño. Y aunque pueda parecer obra del Maligno, les aseguro que veía el rostro del hijo con todo detalle, sin conocerlo, mientras el de Mencía se difuminaba en formas, incapaz de recordarlas.

En tales condiciones amanecimos, si se puede llamar así a soportar perfiles desfigurados entre nubes negras. Y no eran pocos los daños que aquellas catedrales de espuma nos inferían. Como primer factor de importancia, faltó la relinga de pujamen de la gavia. Pero cuando se intentaron cargar los puños, faltaron también los chafaldetes. De esa forma, dimos la vela por perdida sin posible remisión. Entre tanto mal, mientras cumplía guardia en el puente de gobierno, escuché la voz firme del comandante. Mucho me sorprendió, porque mantenía un profundo silencio de forma casi permanente, bien empernado entre los cuernos de su sillón.

—No se preocupen. Un temporal de este calibre suele ser de escasa duración.

—Dios le oiga, señor —contestó mi subalterno en la guardia, el alférez de navío Cayetano González Font.

—Me oirá, no le quepa duda.

Qué sabia es la experiencia marinera, me dije para mis adentros cuando, poco después de entrar en la singladura 32ª, comenzó a caer el soplo y la mar a recostarse con alguna calma, como si no pudiera mantener su tremendo poderío un segundo más. Y nos llegó como bendición del cielo porque, en tales condiciones, antes de la anochecida se pudo envergar la gavia de respeto, después de que en cubierta, por recomendación del contramaestre, aprobada por el comandante, se le tomaran tres rizos. Debo aquí aclarar, que la vela envergada mostraba trazas de excesivo uso y cabos de labor en trance, pero no había más puchera a disposición. De esta forma, entramos en la amanecida, de mal cariz sin duda, pero con el viento en frescachón y marejada de plumas. Se observaban rostros de felicidad en algunos hombres, ignorantes, desde luego, de que en aquella época del año y el cabo de Hornos como meta provisoria, se debe mantener la mueca de dolor de forma permanente.

No marraba en mis apreciaciones una mota, bien lo saben las jodidas sirenas del cabo Picón. Con las primeras horas de la singladura 33ª, y sin avisos de orden, refrescó el soplo en tensión de

bordas. Chubascos de granizo y nieve, turbonadas de grado y todo lo que suele anunciar un temporal de borlas blancas. Para colmo de males, no era posible disponer de una buena situación, aunque el oficial de derrota, en base a su estima propia, recomendara al comandante caer a babor con rumbo de pleno Levante y de, esta forma, buscar el sur del cabo de Hornos que, según sus propias palabras, no podía quedar muy lejos. El comandante, parco como siempre en palabras, solamente le preguntó.

—¿Está seguro de que ya debemos doblar?

—Seguro estoy de nada, señor comandante. Sin embargo, confío en mi situación de estima y cuanto antes montemos el cabo, mejor para cuerpos y almas.

—De acuerdo. En ese caso, mande a la caña el rumbo que recomienda. ¡Leñanza!

—Dígame, señor.

—Ordene a don José, que se tome el cuarto rizo a las gavias.

—Quedo enterado, señor.

Bien saben las toninas verdes y sus putas crías, que no se trataba de orden fácil de obedecer. Menos mal que el contramaestre primero, don José Ramírez, era nostramo de manos verdes y vieja escuela, fuerte y sano por la gracia de los cielos. Lo digo porque en las condiciones que nos movíamos, el frío y la nieve convierten los cabos de laboreo en nervios de hierro. Pero también debemos tener en cuenta, que la lona de las velas toma la rigidez de una tabla gruesa, mientras la nieve o el granizo azota el rostro de los hombres, como si recibieran perdigonadas contra la piel, al tiempo que es difícil escuchar las órdenes de pito o voz en la corta distancia. Pero si estos problemas se aparecían sobre la cubierta, es fácil imaginar a los gavieros sobre las vergas, con los penoles en abanico sin fin. Por tal razón, fue necesario preparar la maniobra con todos los hombres más o menos sanos, que dispusieran de fuerza suficiente. Se eligieron dos contramaestres para las empuñaduras, mientras treinta y seis marineros y grumetes se repartían en la verga, y los dos gavieros para la cruz. Antes de comenzar la maniobra y como solía hacerse en tales circunstancias, se distribuyó una generosa ración de vino. Pero también se repartieron filásticas para que se amarraran la parte baja del pantalón y, de esa forma, ceñirlos a las cañas de los pies, las

bocamangas del chaquetón a las muñecas, y otras alrededor del cuerpo para aumentar en firme la acción de los botones. Se intentaba evitar que las ropas tomaran ventola, y que consiguieran una mayor efectividad en sus labores. Los hombres asignados se dividieron a banda y banda, animados y poseídos en la importancia de la maniobra que iban a ejecutar. A la voz del nostramo, tomaron la tabla de jarcia, alcanzaron la meseta de la gavia y por ella se repartieron. Con increíble esfuerzo, consiguieron ejecutar la maniobra prevista, momento en el que bajaron para dirigirse al velacho y repetir la misma maniobra. Y aunque estimen que dicha situación debía insuflarnos moral, es necesario recordar que de los cuatrocientos marineros que componían la dotación, en aquella tarde solamente disponíamos de los treinta y seis que hemos indicado.

Por fin, satisfechos en el puente de gobierno al observar las gavias arrizadas en orden y el contrafoque antagallado, corriendo el ventarrón al leste cuarta al sudeste, entramos en la anochecida. Y creíamos que podríamos continuar en este ritmo de navegación cuando, a las nueve, escuchamos un estallido atronador, cual bombarda que revienta contra la cara. Como es fácil imaginar, a todos los hombres hábiles nos puso en movimiento en dirección a la cubierta, intentando conocer la causa de aquel bramido. Pronto comprobamos que una de las rachas huracanadas, que nos batían sin misericordia, había hecho faltar el escotín de barlovento del velacho, con lo que su inagotable furia lo hacía gualdrapear, produciendo zumbidos de muerte. Se ordenó cargar la vela a la mayor rapidez posible, con lo que todas las manos disponibles nos arrimamos a su chafaldete. Oficiales, guardiamarinas, hombres de la maestranza, maquinistas, fogoneros y los prisioneros chilenos arranchados a bordo unimos nuestras fuerzas en intento sobrehumano. Y era de destacar la extraordinaria fortaleza del guardiamarina José González Aurioles, mocetón ancho y fuerte como un toro de lidia. Por desgracia, todo fue inútil porque mucha más mano se sentía necesaria para salvar la vela. En pocos minutos, el huracán se la llevó bien clavada en los dientes, coronando posiblemente las crestas de las montañas cercanas horas después. A continuación y en prevención, descargamos el trinquete hasta que aparecieran las luces. Y por fin saltaron a nuestro alrededor en

tonos grises, momento en el que de nuevo los cielos nos bendijeron al amainar el viento. Se consiguió sacar del pañol de velas una gavia, aunque fuera, como norma, de peor condición que la perdida. Se le tomaron los rizos en cubierta y se envergó en reposición del velacho perdido.

Siento deber narrar tanta desgracia marinera, que en aquellos días nos asolaban de parte a parte, pero debo exponer la verdad que vivíamos. No olviden, que atravesábamos el cabo Tenebroso en la peor época del año, y con escaso beneficio por parte de los dioses. Por otro lado, pasaban los días y la maldita epidemia se cebaba sin cuenta en nuestra dotación, o lo que de ella quedaba. Eran pocos los que todavía podían abandonar sus jergones, y aun estos apenas podían obedecer el toque de diana. Aunque a algunos debilitados se les ordenara ocupar puestos de escaso esfuerzo como vigilantes, ayudantes de timón, apoyo de rancheros y todo aquello que se pudiera realizar a paso lento, una vez rematada la acción caían rendidos en el catre por causa de su extrema debilidad. Todavía a los entrados en esta clasificación, tras los esfuerzos, los enfermeros les concedían un caldo de extracto de carne que todavía existía en el botiquín. Sin embargo, cuando faltó este último apoyo, ninguno de los desmayados recuperaba sus fuerzas. Y aunque algunos se creyeran con energía suficiente, no se trataba de la pura realidad. Recuerdo el caso acaecido en un gaviero del palo mayor que, situado cerca de la escala de guardia, cuando el viento comenzaba a soplar con fuerza, celoso de su palo, pidió permiso al oficial de guardia para subir a reconocer los rizos de la gavia, por temer que la falta de alguno ocasionara la pérdida de tan importante vela. Una vez autorizado, tomó la tabla de jarcia con agilidad y decisión. Sin embargo, apenas había cobrado unos pocos flechastes, cuando se echó de pecho contra la tabla de jarcia y, tras meter los brazos con fuerza entre los obenques, quedó desvanecido. Dos marineros tuvieron que bajarlo a cubierta, no sin extraordinario esfuerzo. Desde aquel día, no volvimos a ver al gaviero Puertas al pie de su palo, lugar constante de aquel perfecto matalote **[18]**.

Entrados en la singladura 34ª, atravesamos el día con viento frescachón y roladizo de más. Por fortuna, en la noche cayó de fuerza, aunque la mar se mantuviera gruesa de orden. Comenzó a despuntar el día 13 de junio cuando, con otra gracia del Altísimo, el

cabo de mar encargado de los fogones comprobó que se había obstruido el mambrú[19]. Sin dudarlo, trepó hacia la parte más alta para desembarazarlo. No obstante, una vez en altura y disposición de observar un mayor horizonte que en la cubierta, sin que la bruma lo impidiera, descubrió a escasa distancia la silueta de una costa baja. Conocedor del inminente peligro que acechaba al buque, dio la voz en desgarrado grito:

—¡Tierra por la proa! ¡Tierra por la proa a medio cable!

Al escuchar el grito, el oficial de guardia ordenaba arribar en emergencia, así como auxiliar con el aparejo el movimiento del buque y superar la situación. Pero de nuevo nos llegó el apoyo celestial, porque la gente en cubierta que se dedicaba a retirar la nieve caída durante la noche, próximos a la caña de respeto que se había colocado en permanencia, a la primera voz del oficial se lanzaron contra ella y con gran violencia la cerraron a la banda. Como empujada la proa por los ángeles, la fragata *Resolución* cayó con rapidez a sotavento, con lo que la costa avistada pasó a la amura. Como después supimos, se trataba de una pequeña isla llamada de Diego Ramírez. Nos habíamos salvado por un escaso margen, aunque es posible que aquella metida de la pala del timón con tanta fuerza, fuera la causa de la terrible avería que nos apareció a continuación. Solo Dios o los ángeles podrían respondernos con suficiente veracidad.

Una vez aliviados del desastre que podía habernos acaecido, al varar contra la pequeña isla en aquellas terribles circunstancias de cielo y mar, retomamos la navegación. El oficial de derrota, en quien depositábamos absoluta confianza, aseguraba que debíamos encontrarnos en una latitud algo más al sur del cabo de Hornos, por lo que una derrota clara hacia levante debería correrno en suerte. Sin embargo, recuerdo como si fuera el mismísimo día de hoy cuando, de guardia en el puente de gobierno, el comandante ordenó corregir la proa en dos cuartas a estribor. Traspasada la orden a los timoneles por mi cargo como oficial de guardia, unos segundos después escuchaba sus voces en grito, desencajadas e impregnadas de profundo temor.

—¡Fallo de gobierno! ¡Fallo de gobierno! ¡El buque no responde a la caña!

No creo necesario exponer la tremenda importancia de tal avería y su significado en aquellos momentos. Porque al no disponer de posibilidad alguna para ajustar la proa al rumbo conveniente, el buque quedaba por completo a merced de los vientos y, más importante, de la mar y sus olas. Por eso les decía, que jamás olvidaré aquel terrible momento, cuando se producía la amanecida del día de San Antonio de 1866.

Aunque haya endosado la posible avería a la brusca metida de caña para salvarnos de una varada, son otras las razones que se pueden tener en cuenta. Al pronto, todos los oficiales recordamos que, durante el combate del Callao, nuestro buque, que navegaba en el límite de la sonda y podía ser aconchado por las corrientes, llegó a varar de raboneo. En tal momento, el personal de popa llegó a avistar cómo el timón se suspendía siete pulgadas por encima de su correcta posición. Sin embargo, una vez libres de la varada, gracias al empleo de las máquinas, el sistema se normalizaba sin que se apreciara desperfecto alguno, ni a la vista ni en el trabajo de gobierno del buque. Pero también el personal de popa, al comprobar la suspensión del timón, había escuchado un fuerte golpe, como mazazo de tonelero en la parte trasera de la quilla. Sin embargo, al no poderse comprobar daño alguno, al menos en la parte del timón que quedaba por encima de la superficie, regresamos a la normalidad sin mayores precauciones.

Podemos resumir con meridiana tristeza nuestra situación en aquellos momentos. Aunque con tregua en el temporal, que sufríamos en vaivén desde bastantes días atrás, la fragata *Resolución* no era capaz de aproar a donde estimara oportuno o tomar rumbo de salvación. Como todo buque sin gobierno, la fragata se atravesaría al viento, con lo que tanto la mar gruesa como el soplo fresco nos tomarían de través, y la pobre fragata comenzaría a sufrir unos bandazos de un calibre como es difícil imaginar siquiera.

En un primer momento, todos a bordo largamos nuestras esperanzas en dirección a la Santa Patrona. Puedo asegurar que a lo largo de mi carrera en la Armada, en tres ocasiones atravesé momentos tan duros que estimé llegada mi hora final y caída a los fondos sin remisión. Pues este que les menciono es el segundo, y puedo jurar por la salud de mi alma, que pocas esperanzas

depositaba en una posible y milagrosa salvación.

3. SIN GOBIERNO

¡Buque sin gobierno! ¡Buque sin timón! Estas expresiones son, sin duda, de las más terribles que un hombre de mar puede escuchar a bordo. Y se debe tener en cuenta, que no es igual quedar sin posibilidad de arrumbar al gusto en un mes agosteño por aguas mediterráneas, a que tal situación se padezca en el cabo de Hornos, en pleno invierno, con temporales de barbas blancas, frío desgarrador, así como fuertes chubascos de nieve y granizo. Creo que tan solo el fuego es una situación comparable, en cuanto al desastre que puede originarse en el buque propio en escasos minutos.

Una vez conscientes de que sufríamos la mencionada situación a bordo de la fragata *Resolución*, en primer lugar, el comandante ordenó llevar a cabo un reconocimiento visual del timón. Para ello, me desplacé en compañía del segundo comandante, así como del contramaestre, carpintero y calafate a la toldilla. Y auxiliados por un cabo de retención en fortuna, don Joaquín Abisbal llegó casi a volcar el cuerpo fuera de borda, con grave peligro para su persona. Sin embargo, en lo poco del sistema que afloraba por encima de la línea de flotación, no se observaba desperfecto alguno. Por desgracia, no quedaba duda de que el mal se encontraba a una profundidad tal, que impedía el correcto análisis del mal, así como su posible y necesaria reparación.

Para nuestra desgracia, una vez en la toldilla, comprobamos lo que ya el contramaestre nos había adelantado con cierto temor. Porque se escuchaban fuertes golpes y de forma muy continuada contra la bovedilla. Comprendimos que tanto el timón como su codaste exterior debían encontrarse desprendidos de su correcto emplazamiento, con lo que tan reincidente golpeo podía ocasionarnos daños de importancia en el casco. El segundo propuso pasar a la cámara del comandante, donde quedaba visible la cabeza del timón, e intentar trincarla a la brava. Una vez abierta la balconada en su parte central, con peligroso esfuerzo se realizó la

maniobra prevista aunque, con tristeza, comprobamos que los golpes se continuaban sufriendo en el mismo sentido y de pareja intensidad. El carpintero aconsejó aserrar la madre del timón cerca de su limera y, de esa forma, desprender el conjunto del costado para evitar una posible vía de agua, en uno de aquellos garrotazos que resonaban en nuestras cabezas como machota de cuadernal. Aunque sonara a triste claudicación, no restaba a proa más solución. Con el necesario permiso del comandante, tras denodados esfuerzos y antes de que se perdieran las luces, timón y codaste habían desaparecido, con lo que, aun sin gobierno, evitábamos el peligro adosado.

Mientras se llevaban a cabo los trabajos expuestos, en el puente de gobierno, el comandante y el oficial de derrota intentaban maniobrar con el concurso del aparejo, teniendo en cuenta que ya la fragata se había colocado con la proa a ocho cuartas del viento [20], es decir, por el maldito través. Y aunque tal posibilidad así se exponga en conocidas obras del arte de marear, como si se tratara de función sencilla, no fue posible arribar [21] el buque una miserable cuarta, aunque se emplearan braceos alternativos, cazas de perro y largados sin límite. En tal situación y para no empeorar la escena, el comandante ordenó cargar todo el aparejo y quedar a palo seco [22], mientras se llevaban a cabo otras posibles soluciones, aunque poco confiáramos en ellas.

Desde el primer momento, en la cabeza de todos se habían trazado pensamientos centrados en la posibilidad de construir una espadilla o sistema parecido, método habitual empleado en botes, lanchas y buques de pequeño porte, cuando se ha perdido el gobierno. No obstante, dudaba de que tal maniobra se hubiese llevado a cabo en buques de suficiente tonelaje con la necesaria efectividad. Debo aquí recordar, que una espadilla es, en principio, un remo grande que se colocaba en el coronamiento de popa de los botes y otros buques pequeños, para gobernar cuando faltaba el timón. Al conjunto se le denominaba *timón de espadilla, espada de gobierno* o *bayona*. Sin embargo, suponía que en buques de cierto porte, la maniobra se complicaría por alto. Los manuales recomendaban formar la espadilla con el concurso de una de las vergas de respeto, a la que se clavaban cuartones y tablas de suficiente tamaño, faena claramente expuesta en los tratados de

maniobra, como si se tratara de trabajo sencillo.

Con extraordinaria diligencia, tan sólo tres horas después de sufrir el siniestro, el equipo de carpinteros, contramaestres y calafates habían fabricado una espadilla de fortuna. Y se me aparecía como de dimensiones gigantescas y dificultad extrema para su manejo. Por fin, en una media hora se consiguió emplazarla en el agua, un trabajo de gigantes, bien aferrada con doble aparejo en la aleta del buque, cercana al coronamiento. Es necesario recordar, que sufríamos viento frescachón y mar gruesa, lo que complicaba en mucho cualquier acción como la que intentábamos realizar.

Aunque mostráramos sonrisas de cuadro al rematar aquel penoso trabajo, comprobamos con rapidez que el sistema no funcionaba ni para mover la popa en una jodida cuarta contra el viento, por mucho que entre cuatro hombres intentaran hacer pala contra el agua. De esta forma, un tanto desmoralizados, padecimos una noche terrible, dieciocho horas de oscuridad en aquella época del año, atravesados a un viento frescachón y mar con olas de barbas blancas, lo que nos producía unos bandazos de extrema violencia, como jamás había sufrido en la mar. Por gracia de los cielos, pronto comprobamos que la fragata resistía aquellos embates a las bandas con escasos quejidos, aunque nos temiéramos la falta de algún palo u otro mal de orden superior de un momento a otro, a pesar de encontrarse en seco.

Fue el momento, en el que nuestro comandante ordenó Junta de Oficiales en el alcázar, a la que se invitó al contramaestre primero. Como de costumbre, nuestro gran señor no parecía sufrir por la situación que vivíamos o padecíamos, como si se tratara de ser ajeno al desastre que muchos preveíamos. Sin embargo, comprobé trazos de extremo cansancio o primeros rasgos de la maldita enfermedad en su rostro. Porque es de ley reconocer, que nadie quedaba libre del mal. Por fin, se dirigió a nosotros con voz templada y esa seguridad que tanto calmaba los corazones de sus subordinados.

—Bueno, señores, parece que la Santa Patrona nos ha olvidado de momento. No he de señalar la gravedad de la situación que afrontamos, bien conocida por todos. Pero, antes de continuar, quiero que el oficial de derrota nos exponga la posición geográfica en que nos encontramos, condición vital para nuestra

supervivencia.

—Pues con la estima que he mantenido en cuerdas de violín hasta el momento, señor comandante —también el teniente de navío Narciso Fernández se pronunciaba con infinita tranquilidad —, debemos encontrarnos al sur del cabo de Hornos en unas doce millas de distancia o algo menos. No obstante, creo que no peligramos en ese aspecto de la navegación.

—De momento, querrá decir —sentenció el comandante, consiguiendo esbozar media sonrisa, que cuadró a medio camino—. No olvidemos que, desde hace cuatro o cinco horas, el buque navega a la ronza[23], al garete más puro, allá donde los vientos y corrientes quieran empujarle. He calculado a ojo, que nuestro buque deriva en unas dos o tres millas[24], cantidad que no debemos despreciar, porque supone unas setenta millas al día. Espero que, a palo seco, disminuyamos esa cantidad de forma apreciable. En cuanto aparezcan las luces, aunque sean pocas, buscaremos de nuevo una posible solución, del tipo que sea, si ello es posible. Pero, por favor, no perdamos la esperanza en ningún momento, ni piensen que acabaremos rendidos contra las piedras. Debemos mantener la moral de nuestros hombres por alto, aun a costa de faltar a la verdad. Alguna luz se alzará desde el cielo.

Todos asintieron con escasa convicción, momento en el que el comandante se retiró hacia el puente de gobierno. Ninguno de los hombres que mantenían suficiente fortaleza, decidió dormir bajo cubierta. Creo que todos pensaban en la posibilidad de acabar defenestrados contra las piedras negras de la costa más pronto que tarde. Estimábamos la posibilidad de ganar tierra, aunque con aquellas condiciones de temperatura extrema y perfiles de los rompientes, circunstancias más que negativas, nadie pudiera sobrevivir más que unas pocas horas. Sin embargo y aunque les parezca difícil de creer, puedo jurar ante los sagrados libros, que me mantenía relativamente tranquilo. Pensaba en Mencía y en mi hijo, es cierto, aunque en ningún momento con sentimientos de despedida. Siempre había pensado, como tantos hombres de mar, que a la gran señora hay que vencerla, aunque fuera con mordiscos de sangre en la garganta. Porque esa es la lucha tenaz y permanente de los que en las aguas viven.

Por mi parte y con otros oficiales, nos parapetamos en el alcázar

contra el fortín de la escotilla, sentados con escasa comodidad sobre lonetas o materiales aparejados al quite. Podíamos conseguir alguna que otra cabezada, que se veía interrumpida por uno o varios bandazos de orden que nos hacían perder el equilibrio, aunque en nuestros pensamientos solamente se abría la posibilidad de encarar un nuevo día e intentar de nuevo cualquier solución. Para nuestra gracia, gozábamos de algunos momentos en los que la mar parecía ofrecernos un ligero descanso, aunque se tratara de un dulce y corto espejismo. Porque la gran señora regresaba con los garfios entre los dientes una y otra vez. Y bien sabe Dios, que mucho pensaba en la estructura del buque y las posibilidades ciertas, de que resistiera aquellos terribles rebencazos de espuma durante un tiempo muy alargado.

Una vez con los grises alzados en la bóveda, reanudamos el combate, que así estimaba nuestra situación sin dudarlo. Atacamos nuevos ensayos para construir espadillas de todo tipo, incluso asegurando la verga seca sobre las batayolas, con el fin de ofrecer un mayor ángulo a las guías de la espada. En ocasiones, quedábamos felices y con expectativas de triunfo, al observar en cubierta el trabajo finalizado. Recuerdo que, en una ocasión, con la nueva espadilla de enormes dimensiones, lista para ser embutida en el agua, incluso con cuartones clavados hasta la empuñadura, creímos en la posibilidad del éxito. Y mucho costó, con tan escasos y débiles hombres a disposición, atrapar la maniobra en firme y pasar a efectuar la prueba. Necesitábamos cuatro forzados, para emplear la espada contra las aguas. Y aunque creyéramos llegado el momento de la extrema felicidad, un inesperado golpe de mar la hizo saltar por los aires, al tiempo que dejaba contusionados a dos marineros. Desesperados, observamos nuestro primoroso trabajo navegando por libre en la cresta de una ola blanca, sin ofrecer un miserable adiós a los que tanto habían creído en ella.

Atravesamos la jornada empeñados en una lucha titánica, sin desfallecimiento posible. El viento, un tanto caprichoso, se roló al sudoeste franco con grillos en alza. El oficial de derrota había calculado que sufríamos una corriente en dirección sudoeste-nordeste, una deriva que nos podría beneficiar llegado el momento. Los intentos de armar nuevas espadillas se sucedían, aunque, en verdad, comenzábamos a perder la esperanza de que con tal sistema

de fortuna llegáramos a conseguir un mínimo resultado. Por su parte, el comandante insistía una y otra vez en maniobrar con el aparejo, también con sentido negativo. Y de esta forma, entramos en la singladura número 37, tercera de las sufridas con la situación negra a la espalda. Fue con las luces prendidas en su habitual tristeza, cuando escuchamos cantar al vigiador:

—¡Tierra a proa! ¡Tierra corrida por la proa!

En ese momento, cumplía guardia en el puente de gobierno, bien amparado a los pernos. Sin dudarlo, todos los allí presentes tomamos el anteojo y barrimos el horizonte de amura a amura, con temor cierto en nuestras almas. El oficial de derrota apenas necesitó unos pocos segundos para declarar con firmeza.

—Se trata de la isla de Los Estados, señor, amparada con una buena cantidad de rocas a su alrededor. El estrecho de Le Maire la separa del continente, en este caso de la Tierra del Fuego.

—Muestro mi acuerdo con su apreciación. ¿Algún dato especial a señalar?

—Pues la costa sur, que más nos interesa, se extiende desde el cabo San Bartolomé, en el extremo meridional del estrecho de Le Maire, hasta el cabo San Juan, en el extremo oriental de la península Aguirre.

—Pues parece —insistía el comandante sin soltar el anteojo de las manos—, que las corrientes y la deriva media que ofrecemos, ayudada por el viento reinante, nos llevan contra esa costa meridional.

—Muestro mi completo acuerdo, señor. Es posible que podamos alcanzarla durante la noche. Y el resultado…

—¡Nada de resultados negativos, Fernández, por favor! —Bramó el comandante, a quien escuchaba por primera vez emplear aquel duro tono de voz—. No pienso en embocar el estrecho de Le Maire, que nos queda ya a trasmano por babor. Sin embargo, es posible que la deriva nos consiga dejar la isla a sotavento y librar sus piedras por esa banda. Y es lo que debemos intentar conseguir a batientes, aunque nos dejemos el alma en el empeño. ¿Queda claro, señores? —Ahora miraba en su derredor hacia todos los presentes.

—Por supuesto, señor —contestamos a coro.

Durante alargados segundos, todavía asentíamos en silencio, aunque no estuviéramos seguros del plan que a nuestro señor le

rondaba por la cabeza. No obstante, pronto lo comprendimos. Una vez más, el comandante intentaba arribar con aparejo, al precio que fuese necesario pagar. Y a tal empresa nos lanzamos con unas fuerzas, que ya escaseaban en todos los corazones. Y se presentaba como necesario conseguir el empeño antes de que las luces cayeran al tope, como si se tratara de un órdago final en combate a muerte.

Emprendimos el nuevo plan del comandante, sin dudarlo. Aunque disponíamos de escasos marineros, aptos para faenas duras, con gran sorpresa de mi parte, en pocos minutos echamos sobre cubierta los masteleros mayor y mesana, guindamos el mastelerillo de proa, cruzamos el juanete para largar su vela, así como las de velacho y trinquete, con cuatro foques en necesario apoyo. Y sin ampararnos en el trabajo rendido, con tanta cantidad de lona a proa, forramos por barlovento con encerados y fundas de colchonetas la superficie que presentaban las tablas de jarcia de trinquete y velacho. Pero no sólo actuamos con el aparejo porque, a un mismo tiempo, en deseo de aligerar pesos de proa, trasladamos varios montajes artilleros proeles a popa. Una vez finalizada la maniobra, en la que habíamos echado el alma y un poco más, comprobamos con verdadero desánimo, que la fragata no arribaba ni unos pocos grados, mantenido el viento con horrorosa terquedad por el través.

No les quepa duda, de que todos acabamos con las fuerzas rendidas al tope y más. Los francos de servicio decidimos regresar bajo cubierta a nuestros camarotes, mientras quedaban de guardia en cubierta un oficial y dos guardiamarinas, un contramaestre y media docena de marineros y grumetes. Porque en aquellos últimos días, tal era la composición de la guardia tablas arriba, aunque pueda parecer sacrilegio mortal. Creo que fue entonces, y ahora me confieso entrado en sinceros, cuando di la batalla por perdida. Si el buque continuaba con la deriva prevista, aquella misma noche o en las primeras horas de la amanecida, la fragata *Resolución* acabaría por meter los cuernos en los rompientes, para desmadejarse hasta la última tabla.

Como nunca los males nos llegan en solitario, en aquellos momentos de trance, el comandante, al descender por la escala del puente a cubierta, había resbalado sobre la nieve y caído a plomo sobre el costado. Trasladado con urgencia a su cámara, allí quedó

sobre el catre, rendido de momento. Por una mínima gracia de los cielos, el médico primero, alistado con urgencia, desechaba rotura de hueso alguno. Y aunque el mal cursó con fiebre en escaso tiempo, tampoco le ofreció importancia. Fue el momento en el que el segundo nos reunió de nuevo en Junta de Oficiales. El oficial de derrota expuso una vez más, que las corrientes se movían sin dudarlo en la dirección sudoeste-nordeste, mientras el viento se mantenía entablado del sudoeste, lo que nos confirmaba una deriva media hacia el nordeste. Si la derivada del buque se produjera a una velocidad de unos tres nudos o superior, sería posible rebasar la maldita isla de Los Estados y quedar en libertad. Pero esas palabras sonaban a sueños de mares idílicas. Porque no disponíamos de forma alguna para producir aquel beneficio, tras todos los intentos fallidos con el aparejo. No obstante, acogíamos cualquier posible solución con cierta esperanza, que no hay peor remedio en la mar que darse por vencido.

Antes de retirarme al camarote, por primera vez y con cierta alarma, escuché con claridad el típico sonido de la resaca, ese ronquido suave que se produce al romper la mar contra las piedras de la costa. No pude dejar de pensar, que se trataba del beso mortal que las rocas ofrecen a las aguas que, contra ellas, a morir llegan. Era fácil imaginar en pensamientos negros, a la fragata *Resolución* decidida por fin a tomar aquellas piedras negras, como definitivo y terrible enamoramiento. Y no podría asegurar, si aquel ruido lo percibía con mayor claridad, conforme pasaban los minutos, o se trataba de jugarreta de mi cerebro. En aquellos momentos, escuché con claridad la voz del oficial de guardia, que ordenaba sondar **[25]**, como suele encontrarse previsto en tales circunstancias. Y bien que me complació escuchar el grito del marinero sondador en obligada respuesta:

—¡Sonda! ¡Cien brazas largadas! ¡Sin fondo!

Mucho me agradó comprender que, bajo nuestra quilla, disponíamos de cien brazas de agua por lo menos. Tal pensamiento me hizo albergar la esperanza, de que aquella noche no sería la última, y que podríamos encarar el momento definitivo con las luces lechosas del día. Cambiada una vez más la decisión, acabé por tomar asiento una vez más en el alcázar. Disfrutaba entre socollazos de alguna cabezada, bien atrincherado de banda a banda. Y no sé si

los dulces pensamientos querían ablandar mi alma en ventura, pero el ruido de la resaca parecía percibirlo más débil poco a poco, tanto así que, en algunos momentos, me costaba reconocerlo entre los aullidos que el viento ladraba por los flechastes. Y juro por mis antepasados, que llegó el momento en que dejé de escuchar la maldita resaca, lo que me hizo concebir esperanzas, aunque no fuera capaz de encauzarlas en un todo.

Por fin y sin haber descabezado más que unos pocos minutos de sueño, entramos en la amanecida. Se nos hizo con buena visibilidad, a pesar de las gachetas grises que cubrían la bóveda al ciento, viento frescachón del sudoeste y buque en bandazos de orden sin descanso posible. Sin embargo, llegó el momento de alzar el cuerpo y observar el horizonte en derredor, una y otra vez. Porque, aunque costara creerlo, no conseguía distinguir la costa que, en el día anterior, se nos abría amenazadora de amura a amura. Busqué una posición más elevada sobre un tambucho de horno, con el mismo resultado, lo que estimaba como milagro santero. En ese momento, pensé que debían ser todos los dioses de la mar en bendita conjunción, los que nos habían apartado del punto en el que creíamos acabar, con la proa empotrada en las rocas.

Decidí llegar al puente de gobierno, donde el oficial de derrota y el segundo discutían sobre la buena nueva. El primero exponía su opinión.

—Creo, segundo, que la cercanía a la isla de Los Estados, ha variado la dirección de las corrientes, hasta rendirla con una flecha casi al levante. Por esa razón, es muy posible que estemos dejando la isla por babor y aumentando la distancia.

—Es posible, Fernández, es posible. Y que la Santa Patrona así lo quiera. Por cierto, Leñanza —se dirigió a mí, al comprobar mi presencia—, ¿acaso el contramaestre y el carpintero intentan otra espadilla?

—Así es, señor. No están dispuestos a aceptar la derrota y pidieron permiso al oficial de cubierta. Ahora preparan una más vertical, como si se tratara de raspar la línea en fondo. El teniente de navío Pedro Ossa intenta dirigirlos, aunque parece que no muestra tanta confianza en el tema.

—Ni yo —el segundo sonreía—. Bueno, es de elogiar su perseverancia.

—Han preparado faroles para continuar con los trabajos, llegada la oscuridad, lo que tendrá lugar en un par de horas.

—Que los dioses los amparen.

—Por cierto, segundo, ¿cómo se encuentra el comandante? —Pregunté, interesado.

—Tan solo rendido de músculos, como si le hubiera pasado por encima una trilla. Parece que sufre un poco de fiebre, pero el médico asegura que es normal y, en pocos días, quedará recuperado.

—Benditos sean los cielos. Observé su caída y creí que ahí quedaban sus días.

—Ha tenido mucha suerte. Por desgracia, cada día disponemos de menos hombres hábiles para los trabajos de a bordo, y no se retira la nieve como es obligado. Pero tampoco podemos forzar la mecha, que la mayor parte se mueven como inválidos.

—Tiene razón, señor.

Me dirigí hacia la toldilla, donde el grupo de trabajo se esforzaba sin descanso. Era de alabar la tenacidad de don José Ramírez y don Joaquín Abisbal, contramaestre y carpintero, en la faena. Llegada la anochecida, como se había ordenado, prendieron los faroles para continuar con la empresa. Sin embargo, todo se vino abajo en una hora más, al comenzar a desfogar tremendos chubascos de viento y granizo. Con pena, se debieron abandonar los trabajos de inmediato. Al mismo tiempo, el viento, de forma inesperada y repentina, se alzaba con fuerza huracanada, con lo que levantó la mar a cotas insospechadas. Como es de suponer, nuestra fragata, atravesada por ciento a mar y viento, ofrecía unos bandazos que jamás llegué a sospechar, que un buque pudiera soportar. Y a tal punto llegaron, que a veces los faroles de situación, colocados por fuera del puente a veintiséis pies sobre el nivel del mar, quedaban ocultos bajo las aguas.

Aunque se tratara de una repetición en nuestro triste camino, nos tomó desprevenidos aquel inesperado y repentino temporal, que acabó por barrer muchas fuerzas y esperanzas. Atravesamos horas espantosas, afirmados como nos era posible a cualquier perno de salvamento. Los que en cubierta se encontraban de guardia, a la orden del segundo comandante y en proeza de manos, intentaron dar el cangrejo mayor para sujetar el buque en algunos grados y

producir el fervoroso abatimiento. Todos los hombres disponibles, incluso los de la batería, se aprestaron a mantener la escota cuando se encontraba a medio cazar. Y cuando parecía que acabarían por conseguirlo, un socollazo más propio de la cola de Satanás, la dejó en libertad, al punto de partir la rueda del timón, la carroza y la bitácora en su mortal y libre recorrido. Y para cuadrar la situación en negros, desde máquinas se avisaba al puente por la bocinera, de que el agua comenzaba a cubrir las planchas, situación que mucho nos alarmó. El segundo, sin dudarlo, ordenó que los prisioneros chilenos aptos para el trabajo picaran las bombas de achique a muerte, para rebajar las catorce pulgadas de agua en nivel, operación que debía repetirse de dos en dos horas.

Casi toda la noche nos mantuvimos en permanente sufrimiento, con el temporal cubriéndonos el mantón. Cuando comenzó a amainar, comprendí que habíamos salvado una vida más. La Santa Patrona no podía dejarnos de la mano en tan terrible momento, y así rezaban, rodilla clavada en cubierta, hasta los que jamás habían creído en la existencia cierta del Altísimo. De esta forma, entramos en la singladura número 39, inolvidable singladura, con viento frescachón del sudoeste y mar dura. Sin embargo, la vida en la mar es una caja de sorpresas, que en cada segundo puedes recibir. Creo que fue sobre la mitad de la guardia, cuando el vigiador del mayor, un marinero esforzado como pocos, dejó escuchar su recia voz.

—¡Buque por el través de babor! ¡Fragata mercante!

En el puente de gobierno, los oficiales que allí nos encontrábamos tomamos los anteojos con rapidez. Y al descubrir la presencia de una fragata de suficiente porte, se dejó oír la voz del segundo.

—¡Bendita sea la Santa Patrona, los dioses de la mar, así como el mismísimo Neptuno con su manto y tridente! —El capitán de fragata José Domingo López y Seoane de Pardo batía palmas con fuerza contra las tablas, como niño alborozado—. Bien sabía yo que no podían dejarnos de la mano con tanto sufrimiento.

Mientras comprobábamos los detalles del buque, nuestros corazones comenzaron a latir con savia nueva, al tiempo que las sonrisas se abrían paso en bocas cerradas. Por primera vez en muchos días, se atisbaba una posible solución a los males de la fragata *Resolución*. Como decía el segundo, debía ser obra de todos

los dioses de la mar, comandados por nuestra querida Patrona.

4. La fragata *Peter Fordt*

Como después pudimos leer con claridad en su coronamiento, se trataba de la fragata *Peter Forft*, que acabó por enarbolar pabellón dinamarqués. Con movimientos de orden debido al estado de la mar, navegaba a un largo en vuelta del Oeste con mayores y gavias, aunque parecía dominar el marco de las aguas sin mayores problemas y con inestimable elegancia. Puede parecer efecto de la emoción que sentíamos en aquellos momentos de trance, pero tras un detenido análisis, cuando ya se avistaban sus detalles con cierta precisión, se me aparecía en el cerebro como una fragata antigua, clásica de líneas hasta limar los rizos, una estampa más propia de la segunda mitad de siglo XVIII o primer cuarto del XIX.

Lo que más llamaba la atención, en un primer vistazo, era su estructura. Y digo que mucho llamaba la atención porque, acostumbrados a los aparejos claramente rebajados en altura, presentes en casi todos nuestros buques, producía una especial emoción contemplar aquella embarcación con sus tres mástiles principales elevados a una guinda muy superior, como si desearan clavarlos en las nubes. Ya desde los primeros años del siglo, y en nuestra Armada tras el combate de Trafalgar, el teniente general don Antonio de Escaño había propuesto rebajar la estructura de nuestros aparejos, de forma que los buques entrados en combate, no se desarbolaran con demasiada facilidad. Suponía una imitación de la construcción naval británica de aquellos años, cuyos navíos y fragatas demostraban con claridad la fiabilidad y robustez de los citados aparejos. Posteriormente y con la llegada del vapor, se comprendía bien que los palos navegaran a menor altura, dado que el sistema de vela se entendía como auxiliar de las máquinas o de emergencia para determinados casos, y poco colaboraba en la estabilidad y porte elevar la guinda hasta cotas altas.

Sin embargo, aquella hermosa fragata, que parecía navegar con dominio absoluto, exenta de máquinas y todos los detalles poco glamurosos que el vapor conlleva, ofrecía la estampa de la fragata

clásica, de aquellas que solamente fiaban en el soplo del dios Eolo y la fuerza de su velamen para transitar por los siete mares. Y bien que se echaba de menos, cuando algún buque de vapor debía manejar temporales en crestas, los antiguos aparejos de capa, capaces de salvar las situaciones más comprometidas. El oficial de derrota, con los anteojos bien pegados a su cara, dejó escapar unas palabras que sonaban a cierta admiración.

—Benditos sean los cielos en repetición. Una verdadera fragata de vela, más propia del siglo pasado. Una bellísima estampa, que casi habíamos olvidado. Y por todos los cristos coronados, que navega a un largo como princesa de los mares. Mucho elogiamos los sistemas de vapor en estos días, pero a veces nos cuesta recordar lo que aquellos buques a vela eran capaces de llevar a cabo en la mar, hasta casi ser indestructibles por las olas.

—Muestro mi acuerdo al ciento con tus palabras, Narciso —contesté sin dejar de observar la fragata.

El comandante, al escuchar el avistamiento desde su cámara, a pesar de la fiebre que todavía sufría, se presentaba en el puente de gobierno con inesperada rapidez y el rostro un tanto demacrado. El segundo lo recibió con aleluyas.

—Mucho me alegro de verle más recuperado, señor comandante. Pero, según tengo entendido, el médico le ha recomendado mantenerse en reposo durante algunos días más.

—Bueno, segundo, para los médicos, todos deberíamos mantenernos en cama durante media vida —sonreía de excelente humor, lo que achaqué al avistamiento cantado por el vigiador. Y, en efecto, su criado le entregaba el anteojo de láminas con rapidez —. ¿Dónde se encuentra esa fragata de los demonios blancos?

—Ahí la tiene por nuestro través de babor, señor, un poco caída hacia popa —el segundo señalaba con su mano—. Una verdadera fragata de vela con aparejo clásico. Parece un buque de los que inspira confianza, al comprobar cómo toma la mar.

—Eso parece —comentaba en murmullo el comandante—. Una hermosa fragata, vive Dios. Seguro que ha sido enviada por los ángeles en nuestro auxilio. Bueno, entremos en acción a la brava. En primer lugar, que se disparen cuatro cañonazos en salva rápida. Y que se ice nuestra bandera, convenientemente amorronada [26], sin pérdida de tiempo.

—Enterado, señor.

Todos en el puente de gobierno continuábamos observando la silueta de la fragata, embobados como si se tratara del amor buscado durante alargado tiempo. El aspecto principal era que su presencia demostraba, que no nos encontrábamos solos en aquellas aguas, que otros compañeros de mar podían entrar en el necesario auxilio. Y mucho nos agradó cuando comprobamos, que la ninfa de nuestros ojos orzaba ligeramente, para aproar hacia la *Resolución*. Como es fácil comprender, la satisfacción se corría por las cubiertas como maná caído del cielo. Era mucho el sufrimiento que llevábamos padecido a bordo cuando, por fin, creíamos encontrar una solución a mano que curara todos nuestros males. Y por suerte, el capitán que, como supimos minutos más tarde, se llamaba Ole Nielsen, manejaba su barco con extrema maestría, como si se tratara de una ligera balandra de puerto. Al comprender que un barqueo con lanchas o botes sería acción muy dificultosa, maniobrando con exquisita mano se situó a nuestro sotavento, hasta acabar manteniendo la fragata al pairo a nuestra altura. De esta forma, se nos facilitaba en mucho el enviar a su bordo cualquier objeto flotante, un tema que se discutió en el puente de gobierno. El comandante preguntó por derecho.

—¿Cree que debemos echar alguno de los botes al agua, segundo?

—De momento, no lo haría, señor. Supone un riesgo cierto y todavía no sabemos en qué disposición de auxilio se encuentra esta fragata.

—Tiene razón. En ese caso, podemos enviarle un mensaje escrito e introducido en una botella, procedimiento habitual de años atrás.

—Me parece perfecto, señor.

—Dispongo de unas frascas vacías, señor comandante —dije con decisión—, que considero ideales, por su tamaño y forma, para meter y sacar mensajes de ellas.

—¿Se refiere a esas frascas de aguardiente de Cehegín? —El comandante sonreía—. Lástima que ya se encuentren vacías. Pero tiene razón, puede ser un buen sistema y realmente cómodo. Segundo, escribamos el mensaje, exponiendo nuestra situación a bordo, averías sufridas y necesidades más o menos urgentes. En primer lugar, que nos conceda un bendito remolque, si fuera

posible. Pero sin olvidar a continuación, cuando la mar así lo permita, el traslado de los enfermos más necesitados a su buque. Es importante certificarle que se trata de escorbuto marinero y ninguna enfermedad contagiosa. El médico debe seleccionar los que considere con necesidades más inminentes, y que se les suponga en condiciones de alcanzar una posible curación.

—Quedo enterado, señor. Sin embargo, también deberíamos exponerle con claridad —insistía el segundo con su habitual seguridad—, que quedamos obligados a indemnizarle de la forma más conveniente y de inmediato, por el tiempo que ha de perder en una mar peligrosa. Todo ello sin contar el costo de los servicios y elementos que nos proporcione.

—Muy bien, me parece perfecto y adecuado a la ocasión. Pues no perdamos un segundo más y entrémosle al toro. Mientras se redacta el documento, que se vaya preparando en cubierta la maniobra de remolque. Esperemos que acepte llevar a cabo dicha redención.

—Por supuesto que lo hará, señor. Se trata del procedimiento más habitual en estos casos.

Una vez preparado el mensaje, se introdujo en una de mis frascas cehegineras, haciéndose el gollete firme en uno de los cabos de la corredera. Sin pérdida de tiempo, se lanzó al agua para que el viento y la mar lo arrumbaran en la dirección deseada. Y si pensábamos sufrir la espera, observando una lenta maniobra, nos equivocamos de parte a parte. Porque en escaso tiempo, la frasca llegaba al costado de la fragata y era recogida con habilidad por medio de un bichero. Poco después y como era de esperar, la *Peter Fordt* arribaba con claridad para ponerse en viento y ganarnos el barlovento con extrema facilidad, momento en el que nos enviaron la misma frasca con un mensaje escrito y firmado por el propio capitán, Ole Nielsen. En él nos comunicaba que, sin dudarlo un segundo, quedaba a nuestra entera disposición para todo lo que necesitáramos y él pudiera cumplir. También enumeraba los honorarios básicos habituales en la mar, según sus propias palabras, que deberíamos satisfacer por los diferentes servicios, que exponía con claridad y muy acordes a los precios de aquellos años. Para que no le quedaran dudas, el pliego de respuesta por nuestra parte con la exacta fijación de honorarios, fue firmado por el comandante y el

segundo, sellados en conveniencia y enviados de nuevo a su costado. Era fácil comprobar cómo la alegría se extendía a bordo de forma general, al comprobar la robustez de la fragata, su disposición de auxilio y el estado de la mar, que mejoraba ligeramente.

Metidos en faena, se habían preparado los cables de remolque en cubierta, firmes por reatas a cuarteles de madera de suficiente amplitud. Cuando el contramaestre ofreció en desgarrado grito la voz de ¡listo!, se enviaron las guías finas a la fragata dinamarquesa. Una vez a su bordo, cobraron de ellas hasta que llegaron a su cubierta los primeros pies del cable de remolque, cuya gaza de encapilladura se hizo firme en el cáncamo de fuerza a popa. Fue el momento en el que también se discutió en nuestro puente de gobierno, la conveniencia de ayudar en la maniobra con el aparejo propio.

—Creo, señor, que si largamos parte del aparejo de proa, colaboraremos muy positivamente en la maniobra —manifestaba el segundo con seguridad—. Nunca nos han remolcado en un estado de la mar como el que ahora sufrimos, y debemos temer los posibles socollazos[27] y sus negativos efectos. Con una proa adecuada y un ligero andar, aunque sea muy pobre en millas, disminuiremos mucho ese peligro.

—Estoy completamente de acuerdo con su opinión, segundo. Ordene que se larguen los triángulos que estime oportunos. Pero, por favor, sin arriesgar el trapo una mota.

—Enterado, señor.

En aquel momento en que procedíamos a comenzar la maniobra de remolque, me llegaron a la cabeza con extraordinaria nitidez los rostros de Mencía y del hijo desconocido, cuyas trazas detectaba con precisión aunque parezca entrado en demencia insana. Comprendía que, si todo rodaba en vereda de normalidad y la fragata dinamarquesa nos remolcaba hasta puerto seguro, sería cosa de algunas semanas que pudiera abrazar a ni esposa y conocer al deseado hijo, que ya se movería por el piso con seguridad. Estos pensamientos me llenaron el pecho de un extraño orgullo, como si hubiese conseguido alcanzar la más importante cima de la cordillera.

Regresando a la decisiva maniobra que debíamos realizar, una

vez afirmados los cables de remolque en la popa de la fragata dinamarquesa, mientras su capitán maniobraba para tensarlos en conveniencia, largábamos trinquetilla y un foque, que tomaban el soplo con rapidez. Se intentaba que ambos buques quedaran con el viento abierto en doce cuartas, lo que considerábamos muy adecuado para que los balances se disminuyeran, sin que llegáramos a quedar al pairo. Sin embargo, se apareció una inesperada condición, que mucho nos afectó en negativo. A pesar de haber tesado los cables y que la fragata se pusiera en posición de avantear con la necesaria suavidad, nuestra proa no arribaba una jodida cuarta. Por tal razón, el capitán Nielsen aumentó su trapo a disposición poco a poco, un intento de que, por fin, la *Resolución* arrancara de la situación en que parecía encontrarse, fondeada en una lechada de argamasa.

Creo que en la cabeza de todos los presentes en el puente de gobierno, nos temíamos que los cables llegaran a faltar por el esfuerzo de un momento a otro. Se les veía calar muy por alto en superficie, escurriendo agua a chorros y menguando su mena en demasía. Y como bofetada de guantelete grueso, se produjo la respuesta negra, que hizo lanzar alguna exclamación de triste lamento. A escasa distancia de su popa, donde los cables comenzaban a decaer, faltaban uno a uno en culebrina por los aires. Y el chasquido se producía con tanta violencia, que uno de los cuarteles de madera saltaba en prodigiosa cabriola, hasta golpear a uno de los montajes artilleros del castillo, por fortuna sin producir daños a los hombres allí alistados.

De esta forma, nuestra fragata quedaba de nuevo a merced de la mar y sin el necesario remolque con el que habíamos soñado. La decepción fue grande en todos los corazones, aunque se tratara de una acción por completo normal en aquellas circunstancias, tan habitual en las faenas de remolque, especialmente cuando el buque remolcado es de superior porte al del remolcador. No obstante, había sido tanta la confianza y el deseo de salir proa avante, para olvidar la terrible situación atravesada durante tantos días, que mucho lo sentimos tripas adentro. Se borraban los sueños de un plumazo, aunque éramos conscientes de que debíamos entrar de nuevo por la tira.

No dispuestos a la rendición de ninguna forma, regresamos de

nuevo a la situación inicial. Por medio del bote, entregamos las guías finas y nuevos cables de remolque a la *Peter Fordt*, pero ahora con los calabrotes y maromas de máxima mena existentes a bordo. En esta ocasión, la fragata dinamarquesa ganó la posición con calculada lentitud, sin forzar una onza el tirón transversal. Pero llegaba el momento de la verdad, y ya con los ejes de crujía de ambos buques en paralelo, comenzaban a brotar los cables por encima de la superficie, bien a la vista, sin que nuestra fragata avanteara una miserable yarda. Y como triste repetición de lo que parecía componer una negra sinfonía, volvieron a faltar los cables en esa segunda ocasión, de nuevo cerca de su popa. Y se repitió la escena en nueva oportunidad, empeñada posteriormente con parecidos mimbres. Como pueden imaginar, los repetidos fracasos en cuestión tan importante, y el hecho de comprender que se nos podía venir la noche encima en aquella triste situación, conseguía disminuir las esperanzas depositadas en los primeros momentos.

El comandante, sin dudarlo y como si se tratara de una experiencia más, decidió reunir urgente Junta de Oficiales allí mismo, en el puente de gobierno. El alférez de navío Cayetano González Font, apoyado en el planero para tomar nota de lo que se discutiera en forma conveniente, actuaría como secretario oficial de la Junta. Poco a poco, se fue definiendo una opinión de casi todos los presentes, hasta quedar plasmada en pliego firme por unanimidad. En primer lugar, todos los enfermos serían transbordados de inmediato a la fragata dinamarquesa, con aguada, galleta y menestra correspondientes al número de hombres, aunque estas últimas llamaran a cierta descomposición. Todos aquellos que pudieran mantenerse por fuera de las camas o jergones, aun sin las fuerzas necesarias, permanecerían a bordo para colaborar en las posibles maniobras. Y bien que pensé en enviar en el primer bote a mi criado, el fiel Ricardo, que se movía a bordo como alma perdida en las nubes, aunque el joven no quisiera reconocerlo y se negara de forma tajante. No obstante y a pesar de mi insistencia, al no encontrarse rendido en su catre, quedó enlistado para futuros transbordos. Y aunque haya evitado hasta ahora comunicarlo, no estimen que me encontraba en plenitud de facultades físicas, ni mucho menos. El consumo de frutas hasta la definitiva escasez me había aliviado de momento, aunque comenzaba a sentir cierta

debilidad en las piernas y un molesto hormigueo en los brazos. El cirujano me dijo que se trataba de los primeros síntomas, aunque sin importancia de momento.

La segunda cuestión que se discutió a fondo en la Junta fue de mayor enjundia, al tratar de lo que deberíamos hacer con nuestra fragata. En ese aspecto, la discusión se abrió más variada y con opiniones dispares a veces. Tan sólo coincidíamos en que la fragata dinamarquesa debería auxiliarnos en cualquier forma, para que consiguiéramos alcanzar un fondeadero seguro. Pero también quedaba clara nuestra decisión, de repetir en la mañana siguiente el intento de remolque, con el concurso de nuestro aparejo de proa aumentado y, en esta ocasión, tras haber picado el palo mesana y, posiblemente, el mayor, todo aquello que disminuyera la vela propia de la estructura. Fue el momento en el que decidí elevar una pregunta, que nadie parecía querer formular.

—¿Y si a pesar de todas esas medidas, no somos capaces de que el remolque funcione, señor comandante? ¿Qué podremos hacer?

Se hizo el silencio en el puente de gobierno a tumba abierta. Todos se miraban, como si asistieran en falsete a una obra que poco les importaba. En esta ocasión, fue el comandante quien, con voz firme, largó la esperada sentencia.

—Si todas las acciones que se nos abran a las bandas resultaran inútiles, y de forma especial no es posible que la fragata *Peter Fordt* consiga remolcarnos con todas las medidas tomadas, llegará el momento de afrontar la decisión final, que ya he barajado en la cabeza. Por desgracia, y bien sabe Dios que entro en sinceros de ley, me veré en la obligación de estimar la posibilidad de que todos los hombres abandonen la *Resolución* y embarquen en la fragata dinamarquesa, para alcanzar a su bordo un puerto de salvamento. Eso significaría sacrificar estas queridas tablas, sin posible remisión. No obstante, llegado el momento de trance, y si todo se ha torcido a malas, reuniré nueva Junta de Oficiales para enfocar ese problema definitivo.

De nuevo se hizo un sepulcral silencio. El comandante había lanzado la bombarda, que todos esperábamos escuchar más pronto que tarde. Por mi parte y caladas entre brumas, por el cerebro desfilaban escenas en las que, una vez transbordados a la fragata dinamarquesa, observábamos en la distancia nuestra querida

fragata, dispuesta a correr hacia los fondos en definitiva despedida. Pero no se encontraba el comandante dispuesto a mantener aquella tristeza generalizada, y entró de nuevo con encomiendas de orden.

—Bien, señores, no nos dejemos caer en la poza de la desesperanza ni un solo segundo, que es mucho e importante el trabajo que nos resta a proa, y muchas las posibilidades reales de salvamento. Por fortuna, la mar permanece con olas que deben permitirnos el barqueo de los enfermos proyectado, aunque el maretón[28] del sudoeste lo complique. También el viento ha bajado su cota y la visibilidad será buena, incluso entrados en oscuridad, si se prende un número suficiente de tarros de luz. En primer lugar, que el alférez de navío González Font, que habla el idioma inglés a la perfección, pase con el bote a la fragata y exponga al capitán Nielsen el plan que hemos decidido en Junta, especialmente exigido por el deterioro en la salud de muchos hombres, que han de reponerse con los auxilios que la *Peter Fordt* puede proporcionarles. Y sin más dilaciones, comencemos el barqueo de los enfermos, si la acción de Álvarez es positiva, tal y como hemos proyectado.

—Como diga, señor —apuntilló el segundo.

—Un momento, segundo, que olvidaba un detalle importante —el comandante repasaba la frente con sus manos, como si sintiera una repentina subida de la fiebre—. Antes de que nadie abandone el buque bajo mi mando, quiero dirigirme a la dotación.

—¿Desea que todos los hombres formen de reglamento en cubierta, señor? —Preguntó el segundo, un tanto extrañado por el deseo expuesto por el comandante—. No serán muchos los que puedan sostenerse en…

—Vamos, segundo, seamos sensatos —estimé que el comandante deseaba acabar con el trance y regresar a su cámara—. Que formen solamente aquellos que se encuentren con fuerzas para hacerlo, o puedan apoyarse en algún compañero.

—Quedo enterado, señor.

Aunque mucho extrañara en general aquel deseo del gran señor, que algunos achacaron a la fiebre que todavía sufría, por mi parte lo estimé adecuado. Aquellos hombres que abandonarían la fragata *Resolución* dejaban el buque bajo su mando de forma definitiva y quería despedirse en normas de ley marinera. Por fortuna, el

cornetín de órdenes, apodado Briones por todos, se encontraba con fuerzas suficientes, aunque dos de sus compañeros yacían en los catres sin posibilidad de soplar con la necesaria fuerza. Para sorpresa de muchos, con inesperado vigor y pulmones revalorizados, hizo la llamada a generala y formación en cubierta. Y si normalmente tal orden hace escuchar a bordo carreras por cubiertas bajas y altas, en aquella ocasión se oía con mayor claridad el arrastre de pies cansados.

Me produjo una enorme tristeza, cuando los oficiales comenzaron a ofrecer las respectivas novedades al segundo comandante. Porque si, en otras ocasiones, los quinientos hombres de la dotación ocupaban la cubierta principal del buque en pleno, ahora apenas sobrepasaban los cincuenta. En circunstancias normales, la marinería formaba a banda y banda, dividida en sus cuatro brigadas naturales, con guardiamarinas y oficiales de mar a la cabeza. La guarnición se colocaba a popa, los fogoneros a proa, mientras en el centro del alcázar cuadraba el comandante, acompañado del segundo y oficiales. Por último y en las inmediaciones del palo mayor se situaban los maquinistas, contramaestres y primeros miembros de la maestranza. Y bien se comprobaba a la vista, cómo algunos hombres se apoyaban con esfuerzo en otros compañeros más afortunados, mientras el mismísimo comandante parecía tambalearse ligeramente con el movimiento del buque.

El silencio se caló a espuertas, momento que aprovechó el comandante para comenzar con su esperada alocución, con el auxilio de la bocina de órdenes. Y creo recordar bien sus palabras, que todavía resuenan en mis oídos, trenzadas con un fuerte tono de voz que nadie esperaba:

Dotación y guarnición de la fragata de la Real Armada «Resolución». A la difícil campaña militar que habéis mantenido en las costas del Pacífico, ha seguido esta dura y terrible campaña de mar. En aquella, con el combate del Callao como final y dignísimo colofón, conseguisteis poner un broche glorioso a las contrariedades que se os presentaban. En ésta, donde la lucha se centra contra los puros elementos de la Naturaleza, abrigo la esperanza que me inspira conocer que vuestros esfuerzos no cesarán hasta conseguir la salvación de este buque, que la nación

nos entregó en guarda. Confiemos en que los enfermos serán puestos a salvo en la fragata dinamarquesa, que a nuestro través se sostiene. Permanezcan tranquilos, que los que todavía conservamos algunas fuerzas, seguiremos trabajando en la esperanza de que Dios y la Santa Patrona premien nuestros esfuerzos con resultados satisfactorios. Griten conmigo. ¡Viva la Reina!

Todos gritaron con el mayor esfuerzo de sus gargantas, un grito que no resonó como en anteriores ocasiones. Pero no era momento de entrar en ensoñaciones y sí de comenzar a laborar con el barqueo ordenado. Para ello se dieron a la mar, con visible esfuerzo de los hombres disponibles, los dos botes de mayor tamaño que se mantenían en sus pescantes con la estructura intacta y aparejos en flor. Sin pérdida de tiempo, comenzaron a embarcar los enfermos de acuerdo con las instrucciones dictadas, que el segundo comandante intentaba controlar. Algunos, incapaces de mantenerse en pie, lo hacían en sus propios coys. Como ya he comentado, con el control del caballero guardiamarina se embarcaban las escasas provisiones que fue posible incorporar. No obstante y como cambio de última hora, en el primer bote partía el alférez de navío González Font, que se había pensado enviar por delante y en solitario. Dicho oficial comandaría aquella primera expedición sanitaria, como la denominaba en media chanza el teniente de navío Miguel Ramos. A la necesaria boga se alistaron los que se encontraban con suficientes fuerzas para realizarla. Y no se trataba solamente de marineros y grumetes, como suele ser habitual, porque, en esta ocasión, los bogos quedaban en manos de fogoneros, soldados, e incluso miembros de la Maestranza. Poco se miraban las enseñas en el casacón, y sí los músculos a disposición de cada uno. Por fin y como última decisión, que todo se acometía con prisas y escasa organización, se dispuso que el segundo médico, Manuel Choquet de Isla, se incorporara para controlar el estado de los enfermos en continuidad.

Cuando vimos partir aquellos dos primeros botes con suficiente margen entre ellos, con la fragata dinamarquesa a escasas yardas por nuestro costado de sotavento, sentimos cierta felicidad. Comprobamos cómo las dos embarcaciones pasaban a popa bajo el coronamiento del buque amigo, para tomar su banda de sotavento,

en la que, con seguridad, se habrían instalado las escalas de gato y mulleras adecuadas para el embarco de los enfermos. No obstante, si en principio pensábamos concluir con la encomienda aquella misma noche, una vez partido el segundo de los botes estimamos que, de momento, se trataba de faena suficiente. Lo digo porque, en escaso tiempo, como suele suceder en tales latitudes, el viento aumentaba a cascarrón de tintas, lo que levantaba la mar como por encanto. Por tal razón, la cantidad de barqueos necesarios fueron aplazados hasta la siguiente mañana, pensando que, en las amanecidas, mar y viento suelen caer en picos.

Entramos en noche cerrada con esperanzas abiertas que, sin embargo, comenzamos a perder poco a poco. Ya les he comentado, que en las latitudes superiores a los cincuenta grados, se producen cambios repentinos y violentos en las condiciones de mar y viento. Hasta tal punto es cierto, que, en muchas ocasiones, comprobamos cómo condiciones más que apacibles se transformaban en tempestuosas de limas altas, como si se tratara de puros deseos de Satanás, en escasos periodos de tiempo. Y fue el cambio en aquella noche tan grande, que incluso temimos que el segundo de los botes hubiese podido atracarse al costado de sotavento de la *Peter Fordt* con la necesaria suavidad, y sin que llegaran a reventar sus tablas.

Con cierta felicidad, comprobamos cómo el primer bote que había partido regresaba hacia nosotros. Por desgracia, lo hacía entre violentos bandazos, aunque con una brillante maniobra de su patrón, el guardiamarina de primera clase Manuel de la Rigada. Por fin, acababa por quedar a disposición de los pescantes, donde se consiguió izarlo tras denodados esfuerzos y momentos de evidente peligro. El caballero nos informó, que el segundo de los botes alcanzaría la fragata dinamarquesa y acabaría por desembarcar la carga, pero que mucho dudaba que pudiera regresar. Y en dicho caso, al no disponer la *Peter Fordt* de pescantes libres, el bote acabaría por reventar contra su costado. También como medida negativa para tener en cuenta, su dotación quedaría en la fragata mercante, con lo que perdíamos hombres fuertes que no sobraban a bordo. No obstante, pensamos que, en la mañana siguiente, todos los males se podrían solucionar.

Entramos en la noche con ánimos y pensamientos encontrados. Si, por una parte, el cuadro de aquellos enfermos barqueados a la

fragata *Peter Fordt* nos animaba, por estimar que habíamos salvado sus vidas, conforme el viento aumentaba de fuerza y la mar se alzaba de nuevo con ampollas blancas, disminuía nuestro ánimo por corrientes. Con pinchazos en el pecho, entramos de cabeza una vez más en un temporal duro, los bandazos de muerte regresaban a la escena y, con infinita tristeza, comprobamos que las luces de la fragata dinamarquesa se perdían como por encanto, entradas quizás en el más allá. Bien es cierto que, con aquellos duros chubascos que desfogaban sin descanso y la cerrazón en visibilidad que se producía, soñábamos en que nuestros salvadores podían encontrarse muy cerca sin que llegáramos a comprobar su presencia.

El frío me atenazaba por momentos con extraordinario dolor. Creo que es difícil imaginar siquiera del sufrimiento, que tal sensación puede llegar a producir en el cuerpo humano. La humedad, que se hacía dueña de todo mi ser, aumentaba la sensación de caída a los infiernos. Por tal razón, decidí bajar a mi camarote y aunque el jergón rezumara aguas, tendí el hule del casacón en la encimera y sobre él me tendí en busca de un descanso, que necesitaba tanto como respirar. Una vez bien amarrado a las bandas, conseguí entrar en sueños unos preciosos minutos, pocos pero suficientes en aquel triste escenario. Me repetía que habíamos comenzado el barqueo con éxito y que, en la mañana siguiente, si se mantenía la norma de que amainaran las condiciones de mar y viento, podríamos continuar con la faena. No podía olvidar, que habíamos pasado de la más absoluta desesperación, a la firme esperanza de ser auxiliados por un buque amigo.

Debíamos encontrarnos cerca de la amanecida, cuando abandoné el jergón y pasé a cubierta. Todavía reinaba la cerrazón, por lo que era lógico no descubrir luz alguna a nuestro alrededor. Sin embargo, poco a poco parecía que mar y viento tendían puentes, al tiempo que las primeras luces se adueñaban de la escena. Y fue cuando ya los perfiles se detectaban con claridad, cuando la moral de muchos, entre los que me incluía, se derrumbó contra la muralla, al comprobar que no se observaba silueta, palos, velas o cualquier otra indicación de la presencia de nuestra fragata salvadora. El segundo ordenó disparar cañonazos de aviso en forma periódica, al tiempo que algunos oficiales trepábamos por la jarcia

hacia las cofas de los palos, intentando reconocer alguna vela. Por mi parte, me aposenté en la cofa del palo trinquete con el anteojo bien prendido. Sin embargo, por mucho que sacara los ojos en las treinta y dos cuartas, nada conseguí descubrir.

Con esta terrible sensación de pérdida, alcanzamos el mediodía. Viento frescachón y mar dura, pero en condiciones de ser manejada con facilidad por una fragata como la dinamarquesa. Mucho debíamos habernos separado en la noche, para que llegáramos a tal situación. De nuevo los pensamientos negros recalaban en el cerebro sin pausa. No podía olvidar que todavía se encontraban a bordo más de trescientos enfermos, y las manos hábiles habían disminuido con la pérdida de la dotación del segundo bote, cuya suerte ignorábamos. En el puente de gobierno encontré al oficial de derrota, que se dirigió a mí con voz lastimera.

—Una gran decepción, Santiago. La Santa Patrona nos mostró el dulce, para apartarlo de nuestras manos con rapidez. Puedo asegurarte, sin que se haga público en ningún caso, que atravieso uno de los momentos más amargos de mi vida.

—Así nos encontramos todos, Narciso, aunque aparentemos situaciones de gloria. No obstante, debemos ser optimistas porque, sencillamente, no nos queda más opción a la mano. La fragata mercante no puede encontrarse muy lejos, y a su bordo oirán nuestros cañonazos. Deberían escucharlos. Encontraremos una solución.

—¿De verdad lo crees?

—Por supuesto que lo creo. Mira, Narciso, he de conocer a mi hijo al precio que sea.

—También yo desearía abrazar a los míos. Dos niños fuertes y una niña preciosa —mostraba una penosa entonación en su voz—. Pero debemos ser realistas. Hemos quedado de nuevo a merced de nuestros propios esfuerzos y casi no disponemos de brazos para entrar en faena. Bueno, eso sin contar que no atisbo posibilidad alguna en la que podamos empeñarnos.

—De momento, es de suponer que continuaremos derivando. Por fortuna, hemos librado la isla de Los Estados.

—Si tenemos en cuenta que debemos encontrarnos en una latitud cercana a los cincuenta y cinco grados, nos espera seguir derivando por los *sesenta bramadores, cincuenta aulladores* o

cuarenta rugientes [29]. Todos ellos de entera maldad.

—¿De verdad estimas que seguimos derivando en dirección nordeste?

—Hace días que no consigo una buena situación. No olvides que las fuertes corrientes, de dirección desconocida porque no se acoplan a las expuestas en los derroteros, como ha quedado demostrado, me impiden mantener una estima aceptable. Supongo, y se trata de mera suposición, que debemos haber dejado la isla de Los Estados por la aleta de babor.

—Para librar la isla de Los Estados, debemos suponer que hemos derivado en fuerza hacia levante o leste-nordeste. Y en ese caso…

—En ese caso, podríamos continuar con una deriva desconocida, hasta que todos hayamos sido pasto de los buitres.

—Por los cojones del sultán de Beirut, Narciso —intenté endurecer en cuerdas el tono de mi voz—. Sabes bien que no hay buitres en estas aguas. Vamos, eleva la moral de una putañera vez, aunque solamente sea en media onza. Ya verás cómo en pocas horas, avistamos la fragata dinamarquesa.

—Dios te escuche.

—Me escuchará.

Bien saben los cielos que no creía en las palabras que acababa de comentar a Narciso. Pero no podía dejarme caer en el pozo negro, lo que significaría no llegar a conocer a mi hijo, ni jamás volver a tener entre mis brazos a Mencía. Decidí trepar de nuevo a la cofa del palo trinquete, e intentar descubrir la presencia de las velas de la *Peter Fordt*. Estaba convencido de que la Santa Galeona no podría dejarnos de su mano en tan funesta medida. Debía creer en los milagros porque, en verdad, era lo que podíamos esperar para conseguir el necesario salvamento.

5. Retorno a la desesperanza

Varias horas me mantuve en la cofa del palo trinquete, anteojo en mano. Sin embargo, y por mucho que escudriñara hasta los cielos, pronto deseché la esperanza de distinguir palos o velas en las treinta y dos cuartas del horizonte. La fragata dinamarquesa, posiblemente debido a su aparejo de capa y mayor facilidad de movimientos, debía haberse corrido en deriva de capa bastantes millas desde nuestra posición, lo que le impedía encontrarnos de nuevo. Algunos confiaban en los cañonazos que, periódicamente, con claro abuso del escaso remanente de pólvora, disparábamos. Pero los que ya criábamos moluscos verdes en la piel, sabíamos que en la mar el sonido se transmite de forma caprichosa y, en muchas ocasiones, es muy difícil descubrir la dirección de origen. Todo ello sin contar con que los ruidos propios de la mar, del viento y de los factores de a bordo pueden engullir el sonido al ciento.

En su conjunto, padecimos una singladura más de sufrimiento, otra jornada negra que ya se unía a una bolsa más que repleta. Para completar las malas, con infinita tristeza en su rostro, mi criado Ricardo me comunicaba que habíamos liquidado el último bote de leche condensada, manjar estratégico que almacenábamos como oro en paño, así como unas tabletas de chocolate inglesas, de las que me había surtido milagrosamente en San Francisco y todavía restaban en mi despensa particular. No puedo decir que me encontrara mal de salud, aunque sí que percibía cierta flojera en las piernas, lo que se reflejaba con claridad al trepar por la jarcia de los palos en busca de las velas desaparecidas. Pero más me preocupaba el estado de Ricardo. Porque el rapaz nacido en la hacienda ceheginera de Santa Rosalía, con una fidelidad hacia mi persona que rayaba en cielos, había rehusado, a pesar de mis órdenes, tomar leche como debía hacerlo. Su debilidad se aparecía a la vista con claridad, aunque intentara disfrazarla con movimientos firmes que, en demasiadas ocasiones, quedaban a medio camino.

Por fortuna, esa noche, una vez rendida la guardia y como la

mar había rebajado sus crestas, pude dormir unas pocas horas tendido en mi lecho, convenientemente amoldado por mi criado con los elementos a disposición. Al menos, había conseguido desterrar la humedad, que acababa por morder mis huesos sin piedad. Se trataba de un descanso que necesitaba con mayor urgencia que los alimentos de salud. Como ejercicio positivo, me repetía una y otra vez que, al menos, veintiocho enfermos con la parca casi grabada en sus rostros habían sido embarcados en la fragata dinamarquesa. Un triste consuelo, si llegaba a pensar que todavía quedaban más de trescientos a bordo con parecidas necesidades. Sin embargo, algún alimento moral debía escanciar en mi pecho, para no hundirme en la derrota más negra.

En la siguiente amanecida y cuando la luz lechosa nos permitía reconocer perfiles y detalles del buque y de la mar, tras un nuevo e infructuoso intento de descubrir los palos de la fragata salvadora, en unión del segundo comandante intentamos regresar a los movimientos que nos ofrecieran una mínima esperanza. Éramos conscientes de que, reducidos a nuestros propios esfuerzos, aunque todavía alimentados por la esperanza, cada vez más lejana, de que la *Peter Fordt* apareciera, no quedaban demasiados chicotes a mano. Sin embargo, estaba convencido de que debíamos cobrar de ellos aunque se tratara de esfuerzos imaginarios, como si defendiéramos la lucha, lanza en ristre, contra los molinos de viento. Por fortuna y como era de esperar, el carpintero primero, don Joaquín Abisbal, en unión del contramaestre primero, don José Ramírez, llegaron al puente de gobierno a ofrecer una novedosa idea para…, para construir una nueva espadilla. Cuando escuché aquella palabra, largamente trillada a bordo, miré hacia el segundo, que ya intentaba reprimir una sonrisa irónica preñada de tristeza.

—¿Ha dicho fabricar otra espadilla, don Joaquín? —El segundo ofrecía la mejor de sus sonrisas—. Creía que se trataba de un camino trillado de punta a rabo, y sin posible esperanza de éxito.

—Es distinta en esta ocasión, señor —apuntaba en firme el contramaestre—. Vamos, don Joaquín, expóngale al segundo la idea que ha tenido.

No parecía dispuesto el carpintero a largar sus pensamientos, entrado por primera vez en dudas, por lo que lo apoyé con decisión. Aquellos hombres, con una tenacidad digna del mayor elogio, lo

merecían de largo.

—Vamos, don Joaquín, largue la presa, que nos tiene en ascuas al segundo y a mí.

—A ello voy. Pues verán, señores, creo que, hasta ahora, hemos fracasado con las espadillas, sencillamente porque no se trataba de un sistema aplicable a un buque de porte como la fragata *Resolución*. La presión ejercida por el agua y las olas contra su elemento móvil era demasiado fuerte y no podía funcionar, aunque lo hayamos reconocido después de muchos esfuerzos, demasiados quizás. Sinceramente, estimo que no debemos construir un elemento con la forma de una espadilla clásica, ya sea de mayor o menor volumen. Lo que debemos construir es una espadilla… con forma y perfiles enteramente análogos a los de un timón. Pero a un timón de verdad. ¿Me comprenden?

—Pues, la verdad, don Joaquín, que no comprendo muy bien lo que quiere decir —el segundo entonaba con extrema dulzura—. ¿Cómo y con qué material piensa construir esa espadilla… con forma de verdadero timón?

—Tenemos todo previsto al detalle, señor —don Joaquín miraba al contramaestre, que afirmaba con la cabeza, enteramente convencido. Y como ambos hombres eran más que expertos en la materia, decidimos escuchar con oreja tendida—. Si lo desea, puedo exponerle el esbozo que hemos dibujado con todo detalle.

—Adelante, por favor.

Don Joaquín extrajo un pliego doblado del bolsillo, que extendió sobre el planero, en el que aparecía una carta con la isla de los Estados y la zona meridional del archipiélago de las Maluinas. Nos acercamos para comprobarlo de cerca. Pero ya continuaba su exposición el carpintero, al tiempo que señalaba con sus gruesos dedos sobre el papel.

—Esa espadilla… especial, aunque no me guste llamarla así, deberá quedar formada de la siguiente forma. Tomaremos un mastelero, que será cortado en trozos. El de mayor tamaño, con un largo de dos tercios del primitivo, será utilizado como madre. El trozo menor deberá quedar dividido en otros dos desiguales y destinado para formar sobre el trozo mayor del mastelero, en uno de sus extremos, un triángulo rectángulo como puede apreciar en el gráfico —de nuevo movía sus dedos sobre la figura alzada a mano

—. Ese triángulo rectángulo se formará con una hipotenusa que sería el mayor de los pedazos en que se cortó el trozo menor. Al mismo tiempo, los dos catetos quedarán formados, uno por la parte del mastelero en que se formaba, mientras el segundo quedaría alistado por la porción pequeña que se obtuvo del trozo menor. En dicho momento, será necesario cerrar con tablas el hueco de este cajón rectangular, a la vez que se rellena con los materiales más pesados que podamos encontrar, un detalle de la mayor importancia. Porque acabamos de formar la deseada pala, la que nos sacará de esta situación de desgobierno absoluto. Como pueden imaginar, en esta empresa necesitaremos de su permiso para conseguir una estrecha colaboración del maestro de la fragua, con quien ya hemos hablado y muestra su apoyo, aunque no acabara de comprender los detalles. ¿Me siguen ustedes, señores?

El segundo y yo nos miramos durante algunos segundos, sin expresar sentimiento alguno. Entendí que no parecía haber encajado toda la información, aunque por mi parte lo encontraba como sistema novedoso y de buena factura, al punto de considerar que podía ser posible y utilizable. El segundo preguntó con interés.

—Le sigo, don Joaquín —el segundo matizaba sus palabras—. No obstante, será necesario guarnir el sistema. ¿Cómo piensan conseguirlo?

—Por supuesto que hemos pensado en ello, señor —el carpintero sacaba de su bolsa un nuevo pliego, que desdoblaba y extendía sobre el planero, a la altura del anterior—. La pala quedará guarnida de modo que, por el pozo de la hélice, se la llame a mantenerla próxima al buque, lo más cercana posible, ayudada por varones que se rematarán cerca de la proa. Pretendemos citarla lo más horizontal y bajo posible. Los guardines, elementos de la mayor importancia, laborearán por los penoles de la verga seca, que ya habíamos atravesado sobre las batayolas en uno de los intentos fallidos, a besar el palo mesana. Si me permiten decirlo, señores —el carpintero nos ofrecía una sonrisa de triunfo, como si ya hubiese conseguido descubrir la solución final—, este sistema debe funcionar sin merma alguna. Estamos completamente seguros —ahora se apoyaba en el contramaestre, que continuaba asintiendo con decisión—. Además, señor segundo, estimamos que la esperanza es lo último que debemos perder, y dicha esperanza nos

infundirá suficiente ánimo para dar avante con este trabajo.

Se hizo el silencio durante unos pocos segundos. Y bien saben los dioses de la mar, que me temía la respuesta del segundo. Porque entendía que el sistema era posible, pero, más importante todavía, aquellos hombres merecían un crédito que se habían ganado a espuertas. Por fin, escuchamos sus palabras.

—Creo que han hecho un magnífico trabajo. No sólo lo autorizo, sino que tienen mi decidido permiso para que colaboren todos aquellos hombres que necesiten, y empleen el material a disposición que encuentren a bordo. Es muy cierto lo que menciona sobre la esperanza, don Joaquín, algo que no nos sobra a bordo. Que todos vean con claridad que nos empeñamos en un importante trabajo, que nos puede sacar del atolladero.

—No sabe cómo se lo agradecemos, señor.

Aquellos dos hombres abandonaron el puente de gobierno con la felicidad grabada en sus rostros, como si hubieran triunfado en toda línea. Y así lo entendía en mis tripas. Lo expresé sin dudarlo.

—Creo, segundo, que, con hombres así, podrá salvarse la fragata *Resolución* tarde o temprano. Son un ejemplo para seguir.

—Tiene toda la razón, Leñanza. Además, esos dibujos que ha realizado don Joaquín a la rápida y a mano alzada, no desmerecerían en la mano del mejor de los ingenieros de nuestros arsenales. Un profesional como la copa de un pino. Pero, dígame con sinceridad. ¿Estima que podría funcionar esa espadilla timón?

—Pues creo que es muy posible, señor. En realidad, lo que van a fabricar es un nuevo timón, aunque no laboree con el sistema de fábrica. Estoy muy de acuerdo en que la presión que se ejerce por las aguas y otros factores contra la pala debe quedar suficientemente amparada por una contrapresión y pernos de fuerza. Creo que sería muy conveniente que hablara directamente con los que han de colaborar.

—Transmisión automática de pensamientos, Leñanza. Y no lo voy a dejar de la mano un segundo, porque ahora mismo encararé esa encomienda.

—Mucho me alegro, señor.

Aunque en mi interior lucharan sentimientos muy contrapuestos, unos pocos blancos y muchos negros de bulto, aquella propuesta del carpintero y del contramaestre logró que me centrara más en la

posibilidad de que, por fin, un ángel consiguiera sacarnos del terrible problema, que ya nos atacaba durante demasiados días. Y creo que así se corrió por todos los que podían observar el trabajo, a veces frenético, de los profesionales empeñados en la tarea. Una vez cumplida mi guardia, acompañé al segundo para conversar con todos los que deberían implicarse a fondo en el tema. Y si alguno mostraba sonrisa de escepticismo, bramaba el mando con fuego en la mano, hasta desmoronar la incredulidad.

Una vez intercambiados pareceres con los miembros de la Maestranza de mayor relevancia en el trabajo a encarar, el segundo me pidió que lo acompañara a la cámara del comandante, para exponerle el sistema de gobierno que se acometía con esperanzas de éxito. Nuestro gran señor se encontraba tendido en su lecho con rostro un tanto demacrado, ingiriendo una sopa espesa que el galeno le había prescrito. Menos mal que el médico nos aseguró que se encontraba bien de salud, remitido el estado febril, y recuperándose de los golpes recibidos, un accidente que a su edad podía haber sido mortal. En cuanto al nuevo sistema de gobierno ideado por don Joaquín Abisbal, para mi sorpresa nuestro comandante se mostró muy ilusionado.

—Pues me parece una magnífica idea, sí señor. Bueno, estupenda idea, pero de difícil solución con los elementos de a bordo.

—Bueno, señor, ya sabe que, como siempre hemos asegurado, en un barco es posible fabricar un elefante o aquello que sea necesario. Nuestro personal profesional es excelente.

—No me cabe duda, segundo. Pero por desgracia nos quedan pocos brazos útiles.

—En ese punto le concedo razón entera, señor. Pero, díganos, ¿cómo se encuentra? Dice el médico que mejora día a día.

—Mejoro, sin duda, pero a pasos cortos. Todavía me duele el torso y a veces me cuesta respirar. Aunque el galeno lo niegue, sigo pensando que alguna costilla quedó en barbas. Creo que una frasca de ese aguardiente de Cehegín —ahora se dirigía a mí, entrado en sonrisas—, curaría todos mis males al golpe.

—Mucho siento de no disponer de una sola gota, señor. Pero concuerdo en que su ingesta curaría sus males en escasos minutos.

Los tres reímos con fuerza, aunque ese mínimo esfuerzo hiciera

toser al comandante y apretarse las vendas del pecho. El segundo tomó el relevo.

—Bueno, señor, creo que dada la situación, puedo declararle un secreto que ni en el potro de la Santa Inquisición relataría. Dispongo todavía de una frasca de ron moreno, ese que llaman cruceño en el Caribe. No es comparable a ese milagroso aguardiente de Cehegín, pero…

—Estoy seguro, segundo —le cortaba el comandante, ahora de excelente humor—, de que la ingesta de un vaso de ese brebaje reduciría mis males en notable medida.

—Pues cuente con un par de vasos, señor.

—Dios le bendiga, segundo.

Nos despedimos para regresar a cubierta. No obstante, cuando tomábamos la puerta, exclamó el comandante.

—Segundo, que mi criado Ginés le acompañe y pueda entregarle la medicina de la que hemos hablado. Y no lo entienda como falta de confianza en sus obras, ni mucho menos.

—Por supuesto, señor.

—Pero quiero hacerles un obsequio. Y no lo tome como trueque, segundo. ¡Ginés!

Cuando apareció el criado, el comandante le encargó algo en voz baja, de forma que no pudiéramos escucharlo. Poco después, Ginés regresaba con dos bolsas de media libra de picadura de tabaco «La Madrileña» en sus manos. Nos entregó una a cada uno. Salté como un niño en agradecimiento.

—Por favor, señor comandante, no merezco…

—Ni yo, señor —argumentaba el segundo con sonrisa de felicidad.

—Callen la boca, por favor. El médico me ha prohibido fumar hasta que me recupere al ciento. Y aún tengo suficientes reservas para mi uso. Se trata de una picadura de primera calidad.

—Mucho se lo agradecemos, señor.

Tomé la bolsa con especial cariño entre mis manos como si se tratara del Santo Grial. Llevaba tres días sin fumar a causa de la absoluta carestía, y creo que aquella situación también aumentaba mi sentimiento de tristeza y desesperanza. Y en efecto, en España aquella picadura era la que empleaba normalmente con extremo placer. De esta forma, con la moral en un nivel un poco más alto,

nos dirigimos hacia la toldilla, donde los carpinteros, contramaestres, calafates y todo aquel que pudiera echar una mano, bajo el mando de don Joaquín Abisbal, comenzaban a preparar el material para la manufactura de aquella espadilla-timón tan especial. Por su parte, el segundo dio las instrucciones a su criado, para que enviara a la cámara del comandante media frasca de aquel ron cruceño, que guardaba en baúl con cierres de losa, como tesoro más preciado. Una vez en cubierta, descubrimos que la mar había caído en muchos enteros, mientras también el viento mostraba signos de benevolencia. Pensé que, si consiguiéramos que el nuevo sistema funcionara, seríamos capaces de alcanzar puerto de salvamento en escaso tiempo. Una vez más, sueños de gloria al galope tendido por mi cerebro, porque de ellos vivía ya muchos días. Pero con la bolsa de picadura en mi mano, que guardé en la faja con especial esmero, la situación mejoraba al ciento.

Cuando las luces comenzaban a caer, unos doce hombres trabajaban en la toldilla con maderas, pernos, cabos y todo el material reunido para la empresa. Por su parte, en las salas de calderas se habían alistado dos fraguas con extraordinaria rapidez. Y sin pausa alguna, el herrero, el armero y los maquinistas dedicaban sus esfuerzos a preparar las grampas, zunchos y varones[30], elementos que se consideraban necesarios para el novedoso sistema. Y en estas faenas cayeron las luces, para dejarnos en lechosa penumbra. La fragata dinamarquesa no había aparecido en todo el día, aunque todavía siguiéramos disparando los cañones de aviso, cada vez con mayor intervalo, y esperanzas abiertas. Aunque quienes trabajaban en el nuevo sistema de gobierno deseaban continuar con la faena, iluminados con tarros de luz, el segundo suspendió la faena y ordenó que todos descansaran. Debían aprovechar las buenas condiciones que se presentaban. Con las nuevas luces, en la siguiente mañana, retomarían el empeño.

Aun con estas benditas condiciones de mar y viento, que en tan escasas horas habíamos disfrutado durante las últimas semanas, mucho me costó disfrutar del sueño que tanto necesitaba aquella noche. Antes de retirarme al camarote, había mantenido una nueva conversación con Narciso, el oficial de derrota, sobre las reales posibilidades geográficas de nuestra fragata. Y algunos de sus

detalles continuaron bombardeando mi cerebro durante demasiado tiempo. Nos encontrábamos a solas en el puente de gobierno porque el segundo se había retirado a descansar, confiado en las condiciones y experiencia de Narciso.

—Te veo más animado, Santiago. Y largando humo como chimenea por tu boca.

—Una inesperada suerte. Mi criado encontró los restos de una bolsa de picadura entre mis enseres personales —mentía con seguridad—. Pero si lo deseas, puedo concederte…

—No es necesario. Mi pasión por el tabaco a chupete ha disminuido mucho, porque llevo casi un mes sin existencias ni posibilidad. Pero me refería también en que mucho confías en ese extraordinario sistema, que fabrican carpinteros y calafates —sonreía con clara ironía.

—Pues ese sistema, extraordinario o no, querido amigo, puede sacarnos del terrible brete en el que nos encontramos. Te aseguro que, en mi opinión, podría funcionar sin mayores problemas.

—Por favor, Santiago, no hay nada mejor que creer en los ángeles del cielo.

—Y no hay nada peor que dejarse caer a los negros abismos del infierno.

—No te enfades conmigo. Llevo unos días con la moral caída hasta los suelos. No hay condición peor para un oficial de derrota, que como tal se precie, que llevar tanto tiempo sin conseguir una maldita situación. Porque la estima que mantenía con devoción ya no sirve para nada. Y no logro cazar una putañera estrella, porque nunca aparecen. Esta bóveda parece parida en gris o negro, y de esos colores no varía una pulgada. Si el menos pudiera tomar la meridiana, conseguiríamos una latitud de garantía. Y ya supondría un éxito digno de ser celebrado.

—¿Hacia dónde crees que derivamos? ¿Continuamos en dirección nordeste?

—Pues ahí se centra mi mayor preocupación. Llevo varios días intentando descubrir algo que es casi imposible, sin contar con situaciones del buque consecutivas. Pero tomé buena nota de cómo debía maniobrar la fragata *Peter Fordt*, cuando le fuera necesario mantenerse a nuestra altura. Mientras nosotros nos encontrábamos libremente al garete, la dinamarquesa orzaba y arribaba con

claridad. Y de ahí saqué la conclusión, llevando a cabo medidas oculares…, bueno, quiero decir posible conclusión, de que derivábamos claramente hacia el Norte.

—¿Hacia el Norte?

—En efecto. Y con una velocidad bastante superior a la estimada hasta el momento. Porque estimo a ojo llano, que podemos marcar las cuatro o cinco millas.

—¿Una deriva de cuatro o cinco nudos? Eso significaría más de cien millas al día.

—Ya lo sé. Por esa razón sufro esta sensación de impotencia y nerviosismo.

—¿Qué tenemos al Norte? ¿Mar libre?

—Nada de eso, Santiago. Al Norte nos aparece de lleno el archipiélago de las Maluinas.

—¿Las Maluinas? Bueno, ya tocamos en Puerto Stanley, antes de tomar el cabo de Hornos en dirección al Pacífico. Buen puerto para solicitar reparación o salvamento, así como curar a los enfermos y…

—¡Calla de una vez, por favor! —Narciso expuso un gesto de arrepentimiento—. Perdona que me exaspere, pero parece que soy el único en comprender nuestra jodida situación. Y no me refiero a la posibilidad de hundimiento por efecto de la mar y el viento, condición que hemos superado claramente hasta la fecha. Sería maravilloso alcanzar Puerto Stanley, desde luego. Pero para ello necesitaríamos de un sistema de gobierno adecuado, y que pudiéramos aproar hacia esa situación. El problema lo establezco en que, derivando y derivando, lleguemos a alcanzar la costa de alguna isla sin gobierno y descontrolados. Porque en ese caso, las tablas de la *Resolución* pueden terminar en astillas finas.

—No seas cenizo, por favor. ¿Cómo se presenta esa costa a la que podríamos llegar?

—Pues míralo tú mismo.

Narciso se desplazó hacia el planero, para mostrarme una carta, convenientemente protegida, en la que aparecía en su parte oriental el archipiélago de Maluinas. Todavía se percibía, a medio borrar, la derrota seguida meses atrás, cuando nos reabastecimos de víveres, aguada y carbón en Puerto Stanley. Repasé con especial dedicación la costa meridional y comprendí lo que Narciso quería explicar.

—Parece que son escasas las zonas donde podamos encontrar un

surgidero, que ofrezca cierta seguridad a nuestro fondeo.

—Pero al mismo tiempo, son muy numerosas las que nos recibirían con piedras de corte contra la cara. Y por desgracia, esta fragata, si son ciertas mis inclinaciones a estimar la deriva hacia el Norte, navega hacia donde los dioses la dirigen, con lo que no podrá escoger la zona a fondear o a intentarlo al menos. Te aseguro que, en estos momentos, más temo a las piedras negras, que a los bandazos y cabezadas que la mar y el viento nos puedan producir.

—Lo comprendo. Pero por los cojones del sultán, no desesperes. Hasta ahora son ya nueve las singladuras que hemos atravesado sin gobierno y, en contra de todo lo imaginado, aquí seguimos a flote.

—Con más de trescientos hombres presos del escorbuto y cercanos a recibir la parca, mientras el resto se mantiene con fuerza mediana, que decrece día a día. Si no llegáramos a varar contra las piedras de alguna isla o islote de Maluinas, todos moriríamos de inacción y debilidad, estoy seguro.

—No hay nada más reconfortante para el espíritu, que mantener una conversación contigo, amigo mío —intentaba entrar en chanza, aunque no fuera el momento apropiado—. Perdona, Narciso, pero intento sobreponerme a la terrible situación. Todavía es posible que la fragata dinamarquesa nos encuentre, o el sistema de gobierno que están elaborando funcione, aunque no sea a la perfección. Pero para elevar tu moral en alguna cuarta, te ofrezco que liemos un cigarro y larguemos humo.

—Bueno, te lo acepto, aunque hubiese decidido dejar esa práctica. Vamos allá.

Tras fumar con Narciso y entregar la guardia al teniente de navío Pedro Ossa, me retiré al camarote. Aquellas profundas aspiraciones de la picadura madrileña me produjeron un placer incomparable, posiblemente debido al ayuno al que me había sometido a la fuerza durante muchos días. Ricardo me agenció un plato de menestra, que en otras ocasiones habría despreciado o entregado a los cerdos, aunque en esta ocasión comí con fruición. Dos tragos de vino claramente repuntado, también me concedieron cierto placer. El buque se movía poco, una condición difícil de creer. Y dicha situación debía propiciar un sueño reparador de algunas horas, sin necesidad de amarrarme a los pernos o sufrir con los bandazos de muerte. Sin embargo, la conversación mantenida

con Narciso se mantenía grabada en el cerebro. Aunque intentara evitarlo, las piedras negras de la costa de Maluinas se aparecían en mi cabeza con extraordinaria claridad, así como el resultado tras la varada de la fragata contra ellas. Una vez más, el rostro de Mencía y de mi hijo acudían al rescate, y con esa dulce visión entre en benditos sueños.

6. La Santa Patrona

Sentí el aviso de Ricardo, con un leve movimiento de su mano sobre mi hombro. Siguiendo las órdenes dictadas, me despertó con las primeras luces del alba. Y para mi sorpresa, al abandonar el lecho, me encontré descansado de cuerpo y alma, tras muchos días de imposible tregua, como si un ángel hubiese mecido mis sueños. A marcha rápida, trasegué dos tazones de café, único elemento que, gracias a Dios, todavía no faltaba en mi despensa, escanciando en el líquido restos de galleta. Pero ya desde los primeros segundos, podía escuchar los trabajos de los hombres empeñados en construir el nuevo sistema de gobierno, una esperanza a la que comenzábamos a amarrarnos con garfios de muerte, aunque muchos dudaran de su resultado. Antes de pasar a montar la guardia en el puente de gobierno, me acerqué a la toldilla, donde el material emplazado por carpinteros, calafates, contramaestres y herreros parecía tomar cuerpo y forma concreta, una más que apetecible estampa. Bien saben los dioses de la mar, que mucho me agradó comprobar una alargada sonrisa en la boca de nuestro primer carpintero, que dirigía la construcción con mano hábil.

—¿Cómo van los trabajos con esa súper espadilla, don Joaquín? —Pregunté de excelente humor, al tiempo que golpeaba con afecto su espalda—. A la vista del material, estimo que todo se mueve en orden.

—Así parece, señor, así parece. Pero, por favor, no la denomine con esa apelación un tanto peyorativa. Nada de espadilla, que nuestro sistema funcionará como un verdadero timón —volvía a enhebrar una agradable sonrisa—. Le aseguro, señor, que si los diablos verdes no se oponen en batallón de lanceros, estimo que, en el día de hoy, podríamos dejar el sistema preparado para su definitiva instalación. La Santa Patrona nos ha echado un cable de fuerza, no hay duda, porque esta situación de mar casi en calma y escaso viento, condiciones difíciles de creer tras los sufrimientos atravesados días atrás, ha supuesto una extraordinaria ayuda.

—Les felicito a todos con mi mayor entusiasmo.

—No cante victoria, señor. Queda mucha marea por la proa.

—No es eso, don Joaquín. Les felicito por su tenacidad, por el trabajo embastado y, más importante todavía, por la esperanza que han conseguido emplazar en tantos corazones, una condición muy necesaria en estos momentos. De todas formas, sería maravilloso que pudiéramos contar con gobierno, aunque fuera muy limitado y con denodado esfuerzo de quienes actúen como timoneles de fortuna.

—El esfuerzo para los que deban ejecutar los movimientos de caña, llegado el momento, será muy elevado. Y me preocupa por la falta de brazos fuertes a bordo. Se trata, desde luego, del caballo de batalla que deberemos superar. Y quiera la Santa Patrona que así sea. No obstante, estamos muy felices del resultado que podemos esperar, a la vista del artefacto. Un buen trabajo de todos.

—No me cabe duda. Se merecen una buena frasca de aguardiente, si de tan gozoso elemento restara alguna gota a bordo.

—Ya nos llegará el momento, señor. Lo celebraremos a fondo y en puerto de salvamento.

Con el humor alzado en varas, accedí al puente de gobierno donde se mantenía, además del oficial de guardia, el oficial de derrota. Narciso disponía del sextante a mano, moviéndose nervioso de banda a banda, elevando la mirada a los cielos y dispuesto a cazar el sol, si el disco llegara a asomar entre nubes, aunque fuera unos pocos segundos.

—Te veo preparado para la caza, Narciso. ¿De verdad crees en la posibilidad de que aparezca el sol tras esas espesas nubes?

—Con sinceridad, Santiago, no lo creo. No obstante, la esperanza es lo último que se pierde en esta vida. Además, ahora estoy seguro al ciento de lo que te adelanté en el día de ayer.

—¿A qué te refieres?

—A que derivamos hacia el Norte. Bueno, se le podría añadir una compensación ligera hacia el este.

—¿Cómo puedes asegurarlo, sin haber conseguido un par de buenas situaciones?

—Arrojando trozos livianos de corcho a la superficie de las aguas. Por favor, no sonrías con descrédito, amigo mío, que una vez lo leí con cierto detalle en un tratado de navegación muy antiguo.

Las corrientes hacen presa de los buques, pero los corchos de escaso cuerpo en superficie se mueven con el viento solamente. Bueno, de forma aproximada. Por favor, créeme, que no hablo en broma. Así se lo expuse al segundo comandante hace pocos minutos, pero no ha estimado en mucho mis teorías.

—Bueno, para serte sincero, también me cuesta creerlo a mí. Todo elemento en el agua es presa de las corrientes y del viento como un todo, aunque sea cierto, que esos corchos se verán más afectados por los vientos que un buque de este porte.

—El oficial de derrota en la mar, además de trabajar de acuerdo con los tratados modernos, no debe dejar de lado los consejos de los antiguos navegantes, así como su propia iniciativa e inspiración —Narciso declamaba como si representara una obra de teatro—. Y ese es mi caso, Santiago. Un pesado ronroneo me ataca desde hace varios días, en el sentido que te he expuesto. Además, siempre debemos tener en cuenta el factor más negativo que se pueda presentar, y ese sería, precisamente, que nuestra deriva se dirigiera hacia el norte, donde podemos encontrar el mayor peligro. Bueno, es posible que ya mi cabeza no rija al ciento por el debido camino.

—No lo creo. Por fortuna, disponemos a bordo de un excelente oficial de derrota. Te concedo razón en que siempre debemos tener en cuenta el factor más negativo y, en este caso, se nos abriría el camino que aventuras. Pero espero que, a lo largo del día de hoy o en la mañana de la jornada siguiente, podamos gobernar con nuestros propios medios.

—¿Con ese sistema de gobierno que están pariendo en la toldilla? —Sonrió con claro escepticismo—. Siento ser un descreído y que baje tu moral, pero no opino del mismo modo. El simple hecho de colocar esa espadilla timón en su correcto emplazamiento, en el mismísimo coronamiento, sería una verdadera heroicidad. Y deben aprovechar esta anómala situación de mar y viento en calma, que para nuestra desgracia no durará mucho tiempo. Pero incluso en el caso de que fuera posible empernar el sistema a popa, dudo que alguien pudiera accionarlo.

—No me desmoralices, por favor. Mucho confío en el carpintero primero y sus apreciaciones. Además y aunque poco nos guste, es la única esperanza que se nos abre a la mano.

—En ese punto te concedo razón. Se nos presenta un futuro más

negro que la boca de Satanás. Y con las islas Maluinas [31] esperándonos al Norte, para darnos el bocado definitivo.

—Te veo muy optimista, Narciso —intenté sonreír en media chanza, sin conseguirlo—. De todas formas, aún en el caso de que llegáramos a enfrentar esas islas, podríamos ganar la costa a…

—Olvídalo. No aparecen ensenadas con tenedero de cierta garantía, salvo muy contadas excepciones.

—Bueno, en el peor de los casos, podríamos largar las anclas sobre piedra y que se encepen a muerte. Ha habido casos en que…

—Santiago, no sueñes. Dar fondo a las anclas sobre piedra, es como ofrecer comida a un muerto.

—¿Puedes enseñarme la carta? Me gusta saber por dónde navegamos, si se puede llamar así a esta penosa deriva al garete.

—No encontrarás mucha exactitud en la estima.

Nos movimos hacia el planero, donde Narciso había emplazado una carta náutica, en la que aparecían las islas Maluinas en su parte central. Al sur y hacia poniente, a bastante distancia, se podía comprobar la presencia de la isla de los Estados, que habíamos librado por intercesión celestial días atrás. Mucho más hacia levante, se marcaban las islas Georgia y Sandwich del Sur. Las señalaba con mi mano, cuando Narciso intervenía.

—Olvida esas islas a levante. Se encuentran a demasiadas millas de distancia para que pudieran afectarnos. Nuestro problema se aparecerá hacia el Norte o norte-nordeste. En primer lugar, la isla de los Leones Marinos, antes de afrontar la isla Soledad, principal de las Maluinas, y en cuya costa oriental se ubica Puerto Stanley, base principal británica.

—¿Y esta otra isla? —Señalaba al Sur de la isla de los Leones Marinos, donde aparecía una pequeña mancha, sin concretar su nombre.

—Se trata de la pequeña isla Beauchene, poco más de veinticinco millas al sur de la de los Leones Marinos. No me preocupa porque dar con ella sería como encontrar una aguja en un pajar. Y no sería buena faena, porque muestra solamente acantilados y un poco de arena a levante, sin protección alguna.

—Entonces podríamos tocar, si tu teoría de deriva es correcta, en la isla de los Leones Marinos.

—Posible pero poco probable, aunque sea de mayor tamaño. Se

trata de la isla principal, entre el pequeño grupo denominado como de los Leones Marinos. Pero ofrece costa con mucha piedra, y escasa arena en un par de ensenadas. El derrotero lo indica con claridad. Y como esta fragata de nuestros pecados se dirige hacia donde Neptuno la empuje, pues la probabilidad de morder acantilado es muy alta.

—Por cierto, ¿cómo son los leones marinos? ¿Has visto alguno?

—En un par de ocasiones y a demasiada distancia. Pero creo que son muy parecidos a los lobos marinos, focas, morsas y otros animales de parecidas especies. Han sido muy buscados a lo largo de la Historia por su carne, su grasa y su piel. Precisamente y según narra el derrotero, en esta isla, hace treinta o cuarenta años, los norteamericanos cazaron tantos, que no sé si acabaron por extinguir su presencia. Pero, como te digo, supongo que libraremos esta isla, que se encuentra solamente a unas ocho millas al sudeste de la punta del Toro en la isla Soledad, posiblemente por estribor.

—Y en ese caso…

—Nos toparemos con la costa meridional de la isla Soledad. Mucha piedra y escasa arena. A morir por la patria.

—No me jodas, Narciso. Esta mañana te encuentras imposible. Con nuestro nuevo sistema de gobierno, aunque sea de fortuna mañanera, aproaremos hacia donde sea menester.

—Y que los ángeles nos acompañen.

Entré de guardia, cuando ya el segundo comandante se presentaba en el puente de gobierno. Al menos, ofrecía una sonrisa, mientras el buque se bamboleaba de forma perezosa sobre las aguas. Le ofrecí la novedad, así como el contenido de la conversación mantenida con el carpintero y contramaestre.

—Hay que aprovechar esta mar en calma y viento caído a cubierta, lo que pocos estimarían como posible, para llevar a cabo esa maniobra de encaje de la espadilla a popa. Estimo que se trata del apartado fundamental. Don Joaquín lo estima como relativamente sencillo y me gustaría creerlo.

—También yo lo contemplo como una maniobra bastante complicada, y hasta peligrosa para nuestros hombres, aun con la mar en calma chicha. El conjunto pesa demasiado y será necesario el auxilio de algún aparejo, que en esa situación no gozará de vientos adecuados.

—Completamente de acuerdo. Pero, bueno, Dios dirá, y esperemos que nuestra querida Galeona eche el cuarto a espaldas una vez más —el segundo elevó la mirada a los cielos, lo que le produjo un gesto de desánimo—. Es triste que esas gachetas grises no nos ofrezcan ni un mínimo resquicio. Por las sirenas del cabo Picón, que mucho me agradaría conocer con cierta exactitud, dónde cojones nos encontramos. No hay nada más decepcionante en la mar, que ignorar por dónde se mueve el buque. Y es comprensible lo que asegura el oficial de derrota, de que la situación de estima, por muchas conjeturas que se hagan, no se centraría más que en un círculo de cien millas en el mejor de los casos. Han sido demasiados días de temporales y derivas desconocidas. ¡Por los cojones del Sultán y sus putas crías! ¡Necesitamos la presencia del maldito sol o de alguna jodida estrella! Estas malhadadas nubes no pueden ser eternas.

—Así debería ser, señor. Narciso se encuentra al borde de la locura, sextante en mano.

—Ya lo he comprobado. Está convencido de que acabaremos por saltar en astillas contra la costa meridional de las Maluinas.

—Muy seguro está de esa poco grata condición. Esperemos que marre en sus apreciaciones.

La jornada continuó sin variaciones dignas de mención. Mar y viento se mantenían en cuerdas de divina tregua, para descanso de nuestros maltratados huesos. De esta forma, la *Resolución* flotaba como un corcho perezoso sobre las aguas. Tras el almuerzo, regresé a la toldilla, donde la situación no variaba una mota. Don Joaquín me expuso que el canto derecho del cajón había debido ser limado a conciencia, para que el todo se presentara homogéneo. Sin embargo, continuaba muy positivo y seguro de que, en aquella noche, debería quedar listo el trabajo y preparado para probar en la mañana siguiente.

Con la escasa luz que, en aquella época del año, las latitudes bajas nos ofrecían, entramos pronto en la más absoluta oscuridad. Y como de costumbre, sin luna o estrellas que avistar en la bóveda. Según palabras de nuestro carpintero primero, al timón de fortuna le quedaban unos pocos detalles por rematar, y en la mañana siguiente se encajaría el conjunto a popa. Solicitó continuar trabajando con tarros de luz, al menos hasta dejar empernado el

marco. Se le concedió la petición, pero solamente durante un par de horas, momento en el que el segundo decidió dar por finalizados los trabajos del día y esperar a la amanecida. Los hombres debían descansar.

Para mis adentros, pensé que era necesario continuar creyendo en el sistema, sencillamente porque la alternativa, la que Narciso me repetía una y otra vez, era muy dura de aceptar. No podíamos rematar aquella terrible navegación, despeñados contra los negros acantilados, acabando por perder la vida en las aguas. Y tampoco continuando a la deriva de Satanás, hasta que la epidemia escorbútica acabara con todos. Me repetía una y otra vez, que debía conocer a mi hijo, así como besar de nuevo a mi esposa, un pensamiento que elevaba la moral en cuartos. Algún efecto de fortuna podría producirse en nuestro beneficio, y el nuevo timón se presentaba como el único a mano. Debía soñar, sin perder la esperanza.

Poco antes de incorporarme a la guardia en el puente de gobierno, a las ocho de la noche, intenté aplacar el hambre intensa que sufría en la cámara de oficiales con los cuidados de mi criado. Quedé despejado de mente, pero todavía hambriento con mimbres de luna. En verdad que poco me satisfacía la media menestra, insípida por la falta de vinagre y con garbanzos medio deshechos, aunque habría trasegado buche adentro otra ración parecida. Ricardo se sentía mal al servirme aquella maldita podredumbre que, no obstante, ataqué como náufrago famélico. El buen rapaz elevó una ligera disculpa, como si fuera el causante de aquel miserable condumio.

—Lo siento, señor, pero…

—No te disculpes, Ricardo, que no tienes culpa de nada. No se puede sacar oro de una mina vacía e inundada. Bien sabe Dios, que, en estos momentos, comería media docena de paletillas de cordero, huesos incluidos. Pero no queda ninguna, ¿verdad? —Entonaba en chanza, aunque Ricardo no pareciera captarla.

—Se acabaron hace varias semanas, señor. Y por mucho que he buscado por las despensas propias y ajenas, y que Dios me perdone —se santiguó con cierta ligereza—, nada he encontrado.

—Ya lo sé. No te preocupes. Ya nos llegaran los manjares al gusto cuando tomemos puerto.

—¿Cree, señor, que acabaremos por encontrarlo? —Bajaba la voz, como si hubiese pronunciado una blasfemia.

—Pues claro que lo encontraremos, rapaz, no lo dudes. Volveremos a comer buenas carnes con vinos de cuerpo entero.

—Que Santa Marta lo escuche y se apiade de nosotros. Bien que lo necesitamos.

Por fin, me dirigí al puente de gobierno, para relevar al teniente de navío Pedro Ossa en la guardia de navegación. La mar se mantenía en calma, con una ligera y suave marea, mientras un soplo fresquito del sudoeste nos acariciaba las ancas. Aunque no pudiera distinguirlo con claridad, estaba seguro de que el buque se deslizaba de través hacia nuestro costado de babor. Una vez en el puente y para mi sorpresa, percibí la silueta del comandante pertrechado en su sillón, en animada charla con el segundo. Tras presentarme a él y relevar a Pedro, me acerqué hacia Narciso, que se mantenía a la espera de la aparición de alguna estrella, una esperanza con fracaso a la vista. Todo parecía continuar en la misma vereda, sin que ninguna variación entrara por bocina. En esta situación me mantuve durante tres largas horas. Sin embargo, cuando la campana picaba las once, llegaba al puente el contramaestre, don José Ramírez, con una novedad de interés. Gracias a la luz de la bitácora, consiguió situar prendas y acercarse a mí. No se anduvo por las ramas y me declaró por derecho, con voz tendida a la baja.

—Señor, tengo algo importante que comunicarle.

—Dígame, don José.

—Pues resulta que, en cubierta, señor, comienza a escucharse ruido de resaca.

—¿Ha dicho ruido de resaca? —Me alarmé de forma inmediata, con los músculos lanzados en tensión—. ¿Está seguro de lo que dice?

—Por completo y sin dudarlo una onza, señor. En un principio, me avisó el cabo de mar Salvador, muy serio y sensato, en dicho sentido. Pero, tras acompañarlo a la amura de sotavento que me señalaba, aunque el soplo no alcanzara media migaja, lo he podido comprobar con mis propios oídos. Se escucha con claridad y, en los últimos cinco minutos, ha aumentado un pico de volumen. ¡Por el dios Neptuno y sus crías! —El nostramo parecía desesperar—. Y

esto nos sucede cuando teníamos el nuevo timón casi listo. La patrona no puede consentir un daño así.

—Poco importa el timón o la espadilla en estos momentos de trance, don José. Informaré ahora mismo al comandante. Pero manténgase aquí, por si desea comunicarle alguna orden.

Me acerqué al bulto que formaban comandante y segundo en la banda de estribor. Empleé la mayor decisión posible en mis palabras.

—Señor comandante, el contramaestre acaba de comunicarme que, en cubierta, se escucha el sonido de la resaca.

—¿Resaca? —Se percibía con claridad la tensión en la palabra repetida—. ¿Quién lo ha escuchado? ¿Don José en persona?

—Así es, señor. El contramaestre todavía se encuentra en el puente.

—¡Don José! —El comandante se dirigía hacia las sombras, sin haber localizado la fuerte figura del contramaestre, que reaccionó con rapidez.

—Dígame, señor comandante.

—¿Por dónde se escucha el sonido de la resaca? ¿Aumenta de volumen?

—La he oído con claridad por la amura de babor, señor comandante. Y en los últimos minutos, parece que ha aumentado ligeramente su volumen.

—¡Malditas sean las putas toninas! —Maldecía el comandante por alto, antes de dictar orden de imperio—. ¡Silencio en el puente de gobierno!

Ante la orden enérgica, se hizo un silencio sepulcral, más propio de duelo eterno. Estaba seguro de que, como yo, todos dirigían la oreja hacia la banda de babor. En los primeros segundos, no llegué a escuchar el sonido, hasta que, amoldado al silencio más profundo, conseguí interpretar un ligero rasgueo, ese sonido habitual de la mar al alcanzar la orilla. El oficial de derrota, Narciso, entró en escena, aunque el comandante no le hubiera preguntado.

—En efecto, señor comandante, el sonido se escucha con claridad por la banda de babor. Recuerde que, como habíamos estimado, el buque deriva en esa dirección, con un andar de dos o tres millas.

—Supongo que por efecto de las corrientes —dudaba el

comandante.

—Por supuesto, señor. El soplo y la mar apenas aparecen, y no ejercen presión alguna contra nuestra estructura.

—¡Don José! —Insistía el gran señor.

—Mande, señor comandante.

—Que se comience a sondar[32] de inmediato. Quiero el mejor escandallo a disposición, bien impregnado con grasa blanda, de forma que, si la profundidad comienza a descender, como es presumible, nos pueda ofrecer la calidad del fondo con claridad y sin error. En cuanto llegue a sondar en fondo, que lo hagan de continuo cada cinco minutos. Y que lo griten a pulmón, para que nos llegue la voz hasta el puente de gobierno.

—Quedo enterado, señor.

—Otra cosa —aunque no podía distinguir el rostro del comandante, su voz resonaba autoritaria y decidida, un factor que siempre anima a los subordinados.

—Usted dirá, señor.

—Si el sonido continúa en aumento, prepare las dos anclas para su inmediato fondeo. Pienso largarlas aunque sea en roca de granito. Alguna uña puede morder en grietas y aguantar la deriva un tiempo salvador, aunque acabe por faltar la cadena.

—Quedo enterado, señor.

—¡Vamos! ¡No pierda un segundo!

El contramaestre salió disparado hacia la escala, mientras en el puente todos permanecíamos en mortal silencio. Ahora percibía con claridad el clásico sonido de la resaca que, sin duda posible, aumentaba de volumen poco a poco. Eso significaba que, con toda probabilidad, la fragata *Resolución*, si las anclas no detenían su mortal deriva, acabaría por varar contra la orilla, ya fuera de rompiente, acantilado, piedras negras o arena fina. Y mi cerebro jugueteaba sobre las diferentes posibilidades, cuando escuchamos la voz recia e inconfundible del cabo de mar Salvador, un fortachón cartagenero de incomparable entusiasmo y dedicación.

—¡Sonda! ¡Sin fondo!

Esa voz significaba, que el escandallo amarrado a la sondaleza todavía no había tocado fondo, con lo que debíamos tener más de cien brazas[33] de agua bajo la quilla. Sin embargo, poco me consolaba tal descubrimiento. No podía apartar la imagen de

nuestra fragata atravesada a machetazos contra el acantilado o las piedras negras. De esa forma, los que mantuvieran fuerza suficiente, intentarían ganar la costa a nado con inútil esfuerzo, mientras los enfermos morirían por ahogo sobre sus propios jergones en escaso tiempo. Media hora después, la voz del cabo Salvador volvió a retumbar como disparo de bombarda.

—¡Sonda! ¡Ochenta brazas! ¡Fondo de arena!

Un suspiro de alivio se extendió en el puente de gobierno. Porque se trataba del menor de los males, sin posible error, aunque todavía restara faena de dudas y compromisos. De nuevo se instaló el silencio, hasta que, poco después, escuchábamos el grito del cabo de mar.

—¡Sonda! ¡Ochenta brazas! ¡Fondo de arena y cascajo!

Comprobé que Narciso se encontraba a mi lado, bien pegado a la bitácora. Le hablé en voz baja.

—Creo que el andar de deriva no debe superar las dos millas. ¿No te parece?

—Es muy posible. Si varamos en arena, que Dios y la Santa Patrona así lo decidan, sería más fácil ganar la costa sin daños e intentar una salvación. Además, el buque podría mantenerse bien clavado durante suficientes horas, un tiempo precioso para que los enfermos pudieran ser trasladados.

—Bueno, eso si las uñas de las anclas no llegan a morder en condiciones. Sin embargo, con un fondeo de garantía y anclas bien cebadas, la fragata podría aguantar días y días.

—Posible, pero difícil. Dependería de la mar y el viento. De todas formas, sería un milagro.

—En algo hay que creer.

El tiempo transcurría con mayor rapidez de lo que imaginábamos. La campana había repicado a una nueva singladura, y la sonda permanecía ahora en las setenta brazas, con maravilloso fondo de arena. Creo que fue cuando se picaba las tres de la madrugada, cuando recibimos una sonora y dolorosa bofetada. En esta ocasión, Salvador gritaba a mayor pulmón.

—¡Sonda! ¡Cincuenta brazas! ¡Fondo de piedra!

Se desvanecían como por encanto y al golpe las esperanzas. Pensé que nuestra querida Patrona no podía dejarnos caer al pozo negro sin una mínima ayuda. Así se mantuvo la sonda en dos

mediciones sucesivas, sin cambio en profundidad o calidad de fondo. Ya percibía en mis higadillos los arrecifes por el costado de babor, con sus fauces abiertos, preparados para ofrecer el mordisco funesto contra nuestras planchas de hierro y maderas de refuerzo. Pero debían ser las cuatro de la mañana, cuando la voz de Salvador sonaba como aire tibio en nuestras caras.

—¡Sonda! ¡Cincuenta brazas! ¡Fondo de arena!

De nuevo los suspiros de esperanza barrían nuestros pechos, mientras las luces comenzaban a crecer y las sombras a distinguirse en el puente. Creo que también creí entrever la línea de costa, sin poder asegurarlo. Fue el momento en el que el comandante, de nuevo con voz de mando, se dirigía a mí.

—¡Leñanza!

—Mande, señor —me acerqué a su altura.

—Acuda al castillo para dirigir la faena de fondeo. No creo necesario decirle, lo mucho que nos jugamos en esa empresa. Si el cabo de mar llega a cantar las treinta brazas con arena en el lecho, ordene dar fondo de inmediato a las dos anclas, con un intervalo entre ellas de cinco segundos. Que se larguen tres o cuatro grilletes, momento en el que los frenos deben actuar a tope, hasta parar la cadena. Compruebe a ojo que la cadena llama en orden y las uñas muerden, antes de ordenar lascar de nuevo. Y repita la maniobra en cuanto se hayan largado otros tres o cuatro grilletes. Por todos los cristos, que las uñas de las anclas deben morder la arena a fondo y a muerte. Leñanza, no olvide en ningún momento la responsabilidad que queda en sus manos.

—Soy consciente de ello, señor comandante. Continuaré frenando y largando cadena como me ha ordenado. Solamente una pregunta. ¿Cuántos grilletes he de largar en total?

—Hasta que escuche el latigazo del chicote de cadena contra la malla[34]. Si las uñas han mordido en conveniencia y con las dos cadenas al completo en el fondo, debemos quedar anclados con la suficiente seguridad, aunque la mar nos coma. Bueno, todo esto en el caso de que, con la mano salvadora de la Santa Patrona, continuemos sondando en fondo de arena.

—¿Y si la sonda canta treinta brazas y fondo de piedra?

En esta ocasión, el comandante necesitó algunos segundos más para contestar.

—En ese caso, espere a las veinte brazas de fondo para largar las dos anclas sin freno, y rece una oración.

—Quedo enterado, señor comandante.

Sin perder un solo segundo, me lancé escala abajo hasta alcanzar la cubierta principal, momento en el que dirigí mis pasos hacia proa. Cuando llegué al castillo, cuatro tarros de luz iluminaban la maniobra de las anclas con suficiente claridad, un cuadro en el que destacaba el corpachón del contramaestre. Sin embargo, ahora sí que comenzaba a reconocer el perfil de la costa, una línea oscura que nos abarcaba del través de babor al de estribor. La voz del cabo Salvador me sacó del ensueño. Cuando comencé a escuchar sus palabras, apreté los puños en silencioso rezo.

—¡Sonda! ¡Cuarenta brazas! ¡Fondo de arena!

La misma voz del cabo se repitió en dos ocasiones más, con enorme gozo en nuestras tripas. Para templar los nervios, me dirigí hacia la figura del contramaestre, que había despejado la situación en el castillo, para dejar claro el recorrido de la cadena.

—¿Preparado, don José?

—Listos para dar fondo a su orden, señor. Y quiera nuestra Santa Madre, que continúe la arena.

—Muy bien. ¿Reconoce la línea de costa?

—Pues comienza a aclararse bastante, señor. Juraría por mis antepasados, que nos encontramos en una bahía cerrada. Así se me aparece, al menos, como un gran arco de tierra. No podríamos soñar con un mejor surgidero, si la sonda continúa marcando fondo de arena, conforme disminuya el braceaje. Además, la llegada de las aguas a la orilla suena ahora con fuerza. Sabía yo que la Santa Patrona no podía…

El grito del cabo Salvador me hizo rezar de nuevo, ahora con mayor dedicación.

—¡Sonda! ¡Treinta brazas! ¡Fondo de arena!

Ofrecí un instintivo y rápido agradecimiento a la Patrona, al tiempo que dictaba en grito la esperada orden.

—¡Ancla de estribor! ¡Fondoooo[35]!

Don José barrió con la machota el cierre que se mantenía calado sobre un eslabón, momento en el que el ancla caía al agua por su elevado peso y arrastraba consigo la cadena. El ruido producido por los eslabones al salir de la gatera[36] de la caja de cadenas, recorrer

sobre cubierta unas tres yardas y volver a pasar por la gatera de proa a estribor, se hizo de terrible estruendo. Fue el momento en el que ordené sin dudarlo.

—¡Ancla de babor! ¡Fondoooo!

Ahora el estruendo de las cadenas abandonando el castillo se hacía más ensordecedor. No obstante, escuché la voz fuerte de don José, al cantar la cantidad de cadena largada.

—¡Un grillete[37]! ¡Dos grilletes! ¡Tres grilletes!

—¡Caza freno!

La verdad es que no fue necesaria mi orden, porque don José, avisado de las intenciones, cobraba del pinzote del freno, justo en el momento de cantar la cantidad de cadena en los tres grilletes. Ahora el sonido se hacía más bronco, conforme los rizos de cadena quedaban atorados con el freno. Y la misma operación se repetía con la cadena de babor. Una vez los dos ramales parados, llegaba el momento de comprobar si las uñas de las anclas mordían en la arena a fondo y paraban la deriva del buque.

Mientras intentábamos comprobar si las cadenas llamaban en acuerdo, incluso dirigiendo los tarros de luz como apoyo, no pude evitar una mirada a la costa. Y ahora sí que se observaba su línea a la perfección, de escasa alzada, que nos rodeaba en círculo. Habíamos llegado hasta allí impelidos por las corrientes y parecía obra milagrosa, que nos hubieran depositado en el centro exacto de aquella hermosa bahía, donde la arena reinaba en su fondo. Pero ya volvía a escuchar la voz de don José.

—Juraría que las dos anclas se han agarrado al fondo con fuerza, señor. ¿Continuamos?

De acuerdo con el plan ordenado por el comandante, largamos cadena poco a poco en la misma medida, hasta que, por fin, pudimos escuchar el latigazo que el eslabón, redondo y reforzado en media luna, que forma el chicote de la cadena, pateaba el grillete de la malla, bien empernada a la pared de la caja de cadenas con cierta elasticidad. Habíamos conseguido fondear con dos anclas en fondo de arena, largando las cadenas al tope, en una bahía que se nos aparecía maravillosa de vista. Y para colmar el vaso de bienes, el viento apenas aparecía, mientras la mar se mantenía llana como patena celestial. Grité para mis adentros, mientras la estampa de Mencía con el niño en brazos se aparecía una vez más en mi

cerebro: ¡Nos hemos salvado!

Todo lo que acabo de narrar, tenía lugar el día vigésimo segundo del mes de junio, cuando en el cuaderno de bitácora se marcaba la singladura número 43, desde que abandonáramos el surgidero de la isla de San Lorenzo, frente al Callao. Y también era la novena desde que perdiéramos el timón, y pasáramos a ser conducidos al capricho de los ángeles negros y blancos.

7. Las islas de los Leones Marinos

Habían sido nueve singladuras, nueve jornadas de horror cierto, de una lucha titánica a vida o muerte contra la mar. Y más vale declarar la verdad, porque la mayor parte de la dotación estimaba que, entre aquellas olas blancas coronadas de espuma, acabarían los días de la fragata *Resolución* y de todos los hombres que a su bordo se encontraban. Por gracia de los cielos e intercesión directa de la Santa Patrona, habíamos sorteado los peligros de la mar y de las islas que, a escasa distancia, se aparecían. Y si lo endoso a la gestión celestial, es debido a que el buque navegó, impelido por los vientos, la mar y las corrientes de forma independiente a la voluntad humana. Porque aunque lo intentamos por medio de todos los sistemas que los manuales de mar exponen por derecho y revés, nada conseguimos y nuestra fragata navegó con rumbos y velocidades dictados desde los mismísimos cielos.

Cuando las luces se abrieron al tope, dentro de lo que las persistentes nubes permitían, nos encontramos en una bahía que, en nuestros corazones, consideramos de especial belleza, como si se tratara de una de esas caribeñas soñadas por los navegantes, de aguas azules y transparentes. Tras comprobarlo a la vista, con marcaciones sucesivas a la costa e incluso el concurso del buzo, podíamos asegurar que la fragata se mantenía muy segura en su fondeo, y no parecía probable que agentes externos pudieran moverla una sola yarda, salvo la aparición de temporal abierto u olas de cien fuegos. Y poco tiempo necesitó el oficial de derrota, para reconocer aquellos accidentes con claridad. En el puente de gobierno, tras haber leído diversos derroteros, declaró con exultante decisión y seguridad.

—Señor comandante, puedo asegurar con inmenso placer, que nos encontramos fondeados en la bahía Deseada, la mejor y más abrigada de las existentes en las islas de los Leones Marinos. Bueno, y una de las pocas que pueden aparecer en este entorno con fondos de arena. Para colmar los bienes, en estos momentos gozamos de un

tiempo maravilloso, mar casi llana y viento apagado a cubierta, aunque echemos de menos algún rayo de sol.

—Un regalo llegado desde los cielos, no cabe duda. ¿Conoce algún detalle más que nos deba exponer sobre estas islas? —preguntó el comandante.

—Este fondeadero recibe un merecido abrigo de un pequeño grupo, formado por cuatro islas. Tres de ellas, de muy parecido contorno, presentan una superficie bastante reducida. La cuarta, donde se inserta esta bondadosa bahía en la que nos encontramos, es la más importante en tamaño del grupo, cuyo conjunto se denomina islas de los Leones Marinos. Su dirección corre del oeste-sudoeste hacia el este-nordeste. Por su parte más oriental se aparece un arrecife, que avanza unas tres millas hacia el nordeste, cuarta al leste. Unas once millas más al norte se encuentra la isla Breaker, unida a otras muchas que conforman el conjunto del archipiélago de las islas Maluinas. De esta forma y como pueden observar en la carta, la isla Soledad queda a muy pocas millas, una ínsula en cuya costa nororiental se sitúa Puerto Stanley, base británica principal y única, con una población de unas quinientas almas. Pero debo seguir leyendo derroteros españoles y británicos, para exponerles más datos de interés en cuanto me sea posible.

—Muy bien —remachó el comandante, que parecía haber cobrado nuevas fuerzas—. Pero no perdamos el tiempo, que nunca se sabe el cariño con el que la mar nos abanicará o abofeteará la cara en el minuto siguiente. ¡Segundo!

—Mande, señor.

—Llamada a Junta de Oficiales en su cámara. Pero antes, he de hablar con el oficial de derrota y el primer médico en mi cámara, durante algunos minutos. Acuda usted también, por supuesto.

—Como ordene, señor.

Una hora después y obedeciendo la llamada del segundo, tomábamos asiento en la cámara de oficiales. Y debimos esperar media hora más, hasta que hacían su entrada los oficiales mencionados por el comandante. Narciso establecía una carta de las islas Maluinas sobre trípode, así como otra de menor tamaño, plasmada a mano alzada, con un contorno en el que imaginamos las islas de los Leones Marinos. Fue el comandante quien tomó la palabra en primer lugar.

—Bien, señores, tras elevar las merecidas oraciones por haber sido bendecidos con la suerte a espuertas, hemos de meter cabeza avante y consolidar lo que se aparece como nuestra salvación cierta y definitiva, una condición que poco esperábamos días atrás. Como habrán comprobado a la vista, hemos llegado por beneficio de los cielos a la mejor bahía que habríamos deseado en este entorno. Además, fondeados en su parte central, ahora mismo en veintiséis brazas de profundidad, con las dos anclas bien clavadas en arena fina, como me ha manifestado el buzo. Pero no es suficiente y hemos de lanzar pecho avante, para rematar la obra iniciada por la Santa Patrona.

El comandante, con una sonrisa de felicidad como no se le observaba desde bastantes semanas atrás, dirigió la mirada en derredor, antes de continuar.

—Deben tener en cuenta, que nuestra meta no puede ser otra que Puerto Stanley, que nos queda bien a la mano, si la mar no se opone en varas. Esta colonia británica queda formada por un dique natural de tres millas de longitud por un tercio en su anchura, según me ha informado el teniente de navío Fernández. Dispone de un fondo para todo buque que cale menos de veinticuatro pies. No obstante, los de calado superior pueden quedar con perfecto abrigo en el antepuerto, que se conoce como puerto Williams, con fondo suficiente para cualquier buque actual. La población de Stanley, como mencionó esta mañana nuestro oficial de derrota, es ligeramente superior a los quinientos habitantes, contando la necesaria guarnición. Y como suele ser habitual en las estaciones británicas por todo el mundo, dispone de un excelente servicio de aguada, que proporciona una compañía inglesa, carbón de buena calidad, esas piedras que tanto añoramos porque… ¿cuánto nos queda, maquinista? —El comandante preguntaba al mecánico primero, don Felipe Armero.

—Nos queda carbón, señor, para el consumo de los fogones durante unos cuatro días. Daría mi brazo derecho por observar las carboneras rellenas hasta las cimas.

—Las verá, no se preocupe, y sin perder miembro alguno de su cuerpo. Continuando con mi letanía, en el puerto mencionado se dispone asimismo de dique y personal capaz de reparar cualquier avería. Cuenta con buzos, mecánicos, ingenieros y materiales de

todo tipo, una verdadera bendición para nuestros males. Y como guinda del mejor pastel, allí podremos adquirir carne de vaca, cordero, volatería y pescado. Supongo que, como a mí, se les chascará la lengua húmeda de solo pensarlo. Pero debemos entrar en el tema que considero principal. Para confirmar nuestro salvamento, es necesario contactar con Puerto Stanley y conseguir que alguno de los buques allí estacionados, acuda a ofrecernos el necesario remolque. El único medio a disposición es que la mejor embarcación restante a bordo, me refiero a la lancha número uno, salga hacia el Norte y baraje la costa oriental de la isla Soledad, hasta alcanzar el puerto inglés. No son muchas millas, apenas unas 130 aproximadamente, y, además, en esa costa aparecen tres ensenadas de refugio, donde el personal de la lancha podrá dormir y descansar, cuando así lo estimen oportuno. Embarcarán en ella un alférez de navío al mando de la empresa, un guardiamarina, un contramaestre y dieciséis hombres. Pero sin atender a clases ni categorías, sino solamente a los que todavía dispongan de fuerzas suficientes, si es que ello es posible.

—Con todo el respeto debido, señor comandante, estimo que esa lancha debería quedar bajo el mando de un teniente de navío con suficiente experiencia. Y me ofrezco como voluntario para marinar la embarcación.

Se trataba del teniente de navío Cecilio de Lara, quien se había alzado de su silla con decisión. Y mucho nos extrañó tal actitud a todos sus compañeros. Porque se trataba del oficial más tímido e introvertido entre los oficiales, a quien pocas veces se le escuchaba la voz. Y en todo el tiempo transcurrido desde mi embarque, había distinguido su verbo solamente en muy contadas ocasiones. Aquel valenciano, magro de carnes y con extremidades menudas por más, posiblemente a causa de los muchos pesares sufridos en las últimas semanas, exclamó con fuerza e inesperada decisión. Por mi parte, estimé que le cuadraba razón en sus palabras.

—Y yo también, señor comandante —ahora era el guardiamarina de primera clase, Miguel Aguirre y Corbeto, quien hablaba sin dudas ni el necesario protocolo de esperar a ser preguntado.

—Les agradezco su disposición, señores, por los peligros que esta comisión puede presentar, y la acepto. Creo que le asiste razón,

Cecilio, y un teniente de navío será más apropiado para comandar la expedición. Pero debe saber, que su misión principal será buscar un buque con las características adecuadas, que acuda a ofrecernos el necesario remolque desde este fondeadero hasta Stanley. Gestione las condiciones más favorecedoras, pero siempre dentro de la necesaria eficacia. Y en su navegación hacia el norte, no olvide que la seguridad es la parte principal de su empresa. Aunque se pueda estimar que, en dos o tres jornadas de navegación, podrían alcanzar Stanley, descansen lo que estime oportuno, ya que dispondrá de una dotación casi exhausta. ¿Me comprende?

—Por supuesto, señor.

—Pues escoja usted mismo al contramaestre y personal de dotación para la lancha, todos bien armados y municionados en conveniencia. Una vez aparejada la lancha, que se embarque en ella como respeto parte del aparejo y timón de la lancha gemela, que a bordo queda, en prevención. Pero también incorporarán corredera, aguja, un fogón menor, así como aguada y menestra para siete días. Si no mudan las condiciones de mar y viento, podrán disponer de una agradable navegación. Porque el soplo debe continuar entablado en componente sur y muy bonancible, sin olvidar que las corrientes, según apuntan los derroteros, parece que corren hacia el Norte. Todo se le ofrece a favor, aunque bien sabemos que, en la mar, puede cambiar la torta en escasos segundos. Navegue bien aconchado a la costa y, si estima que las condiciones de viento o mar van a cambiar a peor, no lo dude. Aproe hacia una de las ensenadas o restingas que ofrezcan el necesario socaire, hasta que pase la negra. De todas formas, hable con el oficial de derrota, para que le exponga los detalles principales de la costa a barajar y de Puerto Stanley, autoridades existentes y demás datos de interés. Y por mi parte, nada más, salvo desearles buena mar y éxito en su empresa, que será la nuestra.

—Quedo enterado, señor comandante.

—Pues no espere más y en compañía del guardiamarina seleccionado, acuda a preparar lancha y dotación.

El teniente de navío de Lara y el guardiamarina Aguirre abandonaron la cámara de oficiales, dispuestos a preparar la definitiva y peligrosa empresa. El comandante, que parecía eufórico en aquellos momentos, continuó con su parla.

—Para los que aquí quedan a la espera, debemos establecer algunas condiciones especiales. En primer lugar, en lo que resta de día y la próxima noche, se deberán rebajar las guardias al máximo. Que la mayor parte del personal pueda por fin disfrutar de una noche tranquila y con alargado sueño, que no hay mejor remedio para recuperar las fuerzas perdidas. Y que se distribuyan los alimentos existentes a bordo sin racionamiento alguno, especialmente para los enfermos. Debemos confiar en el éxito de la empresa acometida por la lancha porque, en realidad, es una de nuestras últimas posibilidades, por no decir la última. Y para rematar esta Junta, a continuación, tanto el oficial de derrota como el médico les expondrán algunos datos de interés.

Con rapidez, el comandante abandonaba el estrado, puesto que era ocupado por Narciso, ahora auxiliado por un largo puntero. Con su habitual vozarrón, comenzó la esperada disertación.

—Bien, señores, los datos principales ya han sido expuestos por el señor comandante. Esta ensenada en la que hemos fondeado se encuentra bastante protegida, y es de suponer que nuestro fondeo se mantenga en seguridad durante un tiempo indefinido. Pero ahora quiero exponerles algunos datos sobre esta isla en la que nos encontramos, que he consultado en diferentes derroteros. Y para comenzar, les hablaré de algunas características importantes de la mencionada como islas de los Leones Marinos.

Narciso se detuvo unos pocos segundos, mientras señalaba con el puntero en primer lugar sobre la carta general de las Maluinas para, posteriormente, apuntar a la que él mismo había trazado, correspondiente a las islas de los Leones Marinos, y a la correspondiente a nuestro fondeo en particular.

—Esta isla presenta algunas ventajas importantes. En primer lugar y por ser del tipo volcánico, mantiene charcas de generoso tamaño en su interior, donde se puede conseguir aguada de calidad. Especialmente aquí —señalaba en la parte sur de la isla—, existe una de grandes dimensiones con dos detalles a señalar. El primero, la posibilidad de rellenar nuestra pipería[38] con facilidad, un factor muy importante. Pero la segunda la comprobé al leer en un derrotero inglés, la noticia de que esa charca suele ser utilizada por aves marinas de paso. Y menciona de forma especial los patos de cola verde. Desconozco como serán esos pájaros, pero mencionan su

gran tamaño. Como pueden imaginar, rápidamente llegó a mi cabeza la imagen de generosas pechugas de patos y rollizos muslos, que cualquiera de nosotros atacaría con especial deleite.

—¿Se trata de patos comestibles? —Pregunto el teniente de navío Miguel Ramos.

—Vamos a ver, Ramos, los patos son patos, ya tengan la cola verde o dorada. Y los patos se comen desde que el mundo es mundo. Ya sé que hay especies de aves marinas que no hay forma de hincarle el diente, pero entiendo que no es el caso de los patos, que muchos de nosotros hemos cazado en España cerca de la costa.

—De acuerdo, Fernández, continúe —cortó el comandante, para aligerar la parla de su oficial.

—Muy bien, señor. Otro dato importante es que esta isla haya sido foco importante durante siglos en la presencia de los leones marinos, que ofrece el nombre titular. No hemos visto ninguno hasta el momento, porque parece que los cazadores estadounidenses acabaron con ellos años atrás. Si apareciera alguno, se pueden cazar con facilidad y su carne, sin ser parecida a la del cordero, puede comerse, sin olvidar el valor de su grasa. Pero es importante tener en cuenta, que el manjar más deseado por los leones marinos son los pulpos. Y si establecieron colonias en esta isla, quiere decir que, en las piedras del arrecife, deberíamos encontrar moluscos cefalópodos en abundancia. Ya sé que algunos desprecian ese alimento. Como buen gallego, les puedo asegurar que, aunque de carne un poco dura, bien hervido y condimentado ofrece un sabor muy agradable, y se trata de alimento saludable en elementos nutritivos, aunque de ese aspecto informará a continuación nuestro primer médico. Y por mi parte, señor, es todo lo que tenía que decir.

—Muchas gracias, Fernández. Por favor, galeno —el comandante se dirigía ahora a José Millán, primer médico de la Armada, que se situaba tras el estrado con decisión, para tomar la palabra.

—Poco he de comunicarles, señores oficiales, después de toda la información recibida. Tan sólo una ligera ampliación a lo expuesto por el oficial de derrota. En primer lugar, la carne de los patos es muy rica en proteínas y excelente para los hombres que sufren del escorbuto, o sencillamente se encuentran casi desfallecidos por la

escasa alimentación ingerida en las últimas semanas, como sucede con alguno de ustedes, aunque les cueste reconocerlo. También muestro mi acuerdo en la ingestión de los pulpos, un alimento muy rico en nutrientes. Los he probado de forma repetida, también soy gallego, y alabo su sabor. Recomiendo que se pesquen los de menor tamaño, que presentan una carne más suave. Y por último, me falta por hablar de los moluscos. En las rocas del arrecife estoy convencido de que aparecerán caracolas de cualquier forma, así como choros bien pegados a las piedras, también llamados mejillones. La carne interna de las caracolas es muy nutritiva. Y al igual que los mejillones, algunos del tamaño de una cuarta, se prepara con ellos unas sopas de excelente sabor y con muy positivas cualidades de alimentación. Todo lo que lleve concha es bueno para la puchera. Por último y como aconsejó el comandante, los expertos en la pesca de caña o línea formarán cuadrilla, para intentar tomar de la mar la mayor cantidad posible de peces. También en este caso, se puede asegurar que todo pez fresco es bueno para la ingestión. De esta forma y hasta que llegue de regreso nuestra lancha con un posible remolcador y algunos alimentos de refresco, podemos mejorar la salud de nuestros hombres, así como aligerar el hambre que se refleja en casi todos los rostros, oficiales incluidos.

—Y del comandante también, puede estar seguro —nuestro gran señor entraba con sonrisas y buen humor—. Se me hace la boca agua de todo lo que he escuchado de su boca, tengan esas propiedades a las que llama proteínas o no. Por mi parte, no sólo estoy dispuesto a comer patos, sino también choros, caracolas y cualquier pez pasado a la brasa. Bueno, señores, esto es todo de momento. El segundo repartirá los grupos para la caza y la pesca. Pero espero que el teniente de navío Leñanza, gran cazador y con una carabina propia excelente, consiga un elevado número de patos.

—Se intentará, señor, no lo dude.

Exultantes de felicidad y ante las perspectivas que se nos abrían a las bandas, nos retiramos de la cámara. Debíamos preparar cuerpos, armas y aparejos para la faena, teniendo en cuenta que todavía restaban suficientes horas antes de la anochecida. Como pueden imaginar, se respiraba felicidad y esperanzas de futuro, una sensación que no recordaba en mucho tiempo.

Las faenas de caza y pesca se abrieron por caminos bastante

diferentes. En primer lugar y por lo que a mi persona rascaba, en compañía de mi criado y del guardiamarina de segunda clase Aguilar, que se declaraba cazador y propietario de carabina, tomamos el esquife para acercarnos a la playa y varar en su arena. Siguiendo las indicaciones de Narciso, entramos tierra adentro, para atravesar unos doscientos metros de rocas, antes de divisar una charca de excelente tamaño. Y lo primero que hicimos fue beber agua fresca y limpia en cantidad, hartos del líquido un tanto pestilente que se nos entregaba cada día. Por desgracia, en aquel momento no se divisaba ave alguna, pero ya se sabe que el cazador debe aguardar las presas con la debida paciencia. De esta forma, parapetados contra una roca, no debimos esperar muchos minutos hasta que apareció desde el sur una numerosa bandada de unas aves muy parecidas a los patos, aunque estos, como se nos había indicado, mostraran un color verde muy llamativo en el extremo final de su cola. Y también llamó nuestra atención su tamaño, en el que se atisbaban unas pechugas de relumbrón y unos muslos rollizos como los de un pavo cebado para Navidad.

—¿Disparamos ya, señor? —Preguntó el guardiamarina un tanto nervioso.

—Calma, caballero, que no hay peor condición para la caza, que la aparición de los nervios y las prisas. A mi señal, dispararemos un primer tiro, una vez escogida por cada uno una pieza de generoso tamaño. Es de suponer, que tras la detonación, levanten el vuelo y salgan de estampida. Como no disponemos de escopeta con cartuchos de perdigones, deberemos esperar a que regresen y se vuelvan a posar en el agua.

—¿Y si no regresan, señor?

—Lo harán, no lo dude, porque esta parece ser su zona de actuación. ¿Enterado?

—Por supuesto, señor.

Disparaba bien el caballero y ya en el primer disparo abatimos dos buenas piezas. Sin embargo, el primer contratiempo fue el sistema para cobrarlas, una vez rendidas a muerte y a flote sobre el agua. Ordené a Ricardo y a Aguilar que pasaran a la playa para recoger el esquife, por fortuna de muy escaso peso, y de esa forma continuar con la faena. Tal y como había predicho, los patos regresaron en escaso tiempo, posándose de nuevo en la superficie

de la charca, con lo que continuamos la faena con especial alegría. Aguilar solamente falló un disparo y yo en dos ocasiones, aunque en su conjunto regresamos a bordo con veintisiete patos de buches generosos. Con la simple inspección de sus cuerpos, se imaginaba con extremo placer la carne en nuestras bocas.

Las faenas de pesca, por el contrario, se presentaron de diferentes signos. Los alistados a la pesca con caña o línea no fueron capaces de sacar a superficie ni un miserable boquerón. Como es de suponer, fueron silbados y criticados a su regreso a bordo, aunque es posible que no hubiera mucha faena que rascar en aquellas aguas. Sin embargo, bien distinto se presentó el cariz en las piedras del arrecife. Porque los escogidos para la faena con pequeños arpones de fortuna y palas consiguieron una buena marea de mejillones, algunos de tamaño superior a una mano, y unas caracolas de más de siete pulgadas, con una concha de especial belleza. Y para comprobar su interior, nada más llegar a bordo se machacó una de ellas, para observar con rapidez el buen tamaño de su carne.

Los moluscos pasaron a la perola con rapidez, mientras los patos, una vez desplumados, se tendían a cuartos sobre las brasas, donde tomaban un color que hacía salivar a los que observaban la faena. Todo se repartió en perfecta camaradería. Tan sólo del conjunto de los patos se apartaron tres ejemplares; uno para comandante y segundo, otro para la camareta de guardiamarinas y el tercero, sabiamente escogido de mi mano, para Ricardo y para mí. Y aunque el rapaz campero protestara de largo, una vez especiado al límite y bien braseado, disfrutamos como niños con aros al hincarle el diente a aquella carne, que resultó sabrosa y más tierna de lo que era de esperar. Comí con verdadera gula, al punto de que la parte final del muslo entró en boquera por puro vicio, que no por hambre restante.

Pensábamos que aquella primera noche de feliz fondeo y sin peligro cercano, bien nutridos y sin sobresaltos a la vista, soñaríamos con sirenas y diosas, roncando a pierna suelta hasta el amanecer. Para mi fortuna, los tres tenientes de navío más antiguos quedamos exentos de guardia, lo que redundaba en nuestra felicidad. Sin embargo, que cierto es el refrán castellano, al asegurar que *el hombre propone y Dios dispone*. Y lo comento porque

aquella noche sufrimos una sorpresa bastante negativa, que nos hizo perder el bendito sueño y regresar a la vida con cierta angustia.

Debían de ser las once horas o poco más, entrada la noche con fríos de cuchillo y tenazas, cuando nos movieron los cuerpos con fuerza para despertarnos. Y enseguida escuchamos las llamadas, un despertar inesperado y bastante negativo. En nuestro aposento habían entrado dos guardiamarinas, bien armados, que nos declaraban con voz queda, pero suficiente tono para escucharla.

—¡Arriba pronto y armarse, señores oficiales! ¡Arriba pronto y armarse en conveniencia!

Como es fácil imaginar, llegamos a pensar en el peor de los motivos, que nos achuchaban al reclamo de las armas. Y si en otras ocasiones, la pertinente señal de alarma se veía seguida por otras más concretas con movimientos hacia la batería de cañones, en esta ocasión nos llamó la atención el silencio absoluto que reinaba en todo el buque, sin escuchar una sola pisada de arrastre o las habituales voces de mando. Pero para que lo comprendan a fondo, debo recordar una situación especial que sufríamos a bordo desde meses atrás.

Como sabrán con certeza quienes leyeran el anterior cuadernillo familiar, días antes del triste bombardeo al que sometimos la hermosa plaza de Valparaíso, la fragata *Blanca* había apresado al vapor chileno *Paquete de Maule*. Para bien o para mal, dicho buque conducía a su bordo una expedición militar de cierta importancia, unos cien hombres en total de la clase de tropa, así como seis oficiales y su comandante. Tras el combate de El Callao y cuando la mayoría general planificaba los necesarios tornaviajes, se decidió que dichos hombres, así como otros apresados en distintos momentos de la contienda, fueran repartidos de forma equitativa entre los diferentes buques de la escuadra. A nuestra fragata correspondieron treinta y dos de tropa y dos oficiales. Estos últimos arrancharon con cierta comodidad en nuestra cámara, mientras los de tropa se dividían en los habituales ranchos, a los que se suministraban raciones de menestra iguales a las de nuestro personal.

En nada nos preocupaban los hombres apresados, que vivían su vida a bordo con entera normalidad. Y como especial dedicación, fueron asignados, cuando así se entendió necesario por el estado de

la mar y condiciones propias del buque, a picar las bombas de achique por causa del agua que entraba en sentina. La razón era que este personal, sin los habituales trabajos asignados a bordo, se encontraban con mayor fortaleza de brazos y menor tiempo de haber sufrido la escasa dieta de a bordo, no por el simple hecho de considerarlos prisioneros de guerra. Mientras nos encontramos a vista de costa y distancia cercana, por temor a una posible escapada, habían sido retenidos en dos chazas de la batería, siendo convenientemente vigilados. Sin embargo, una vez en mar abierta, gozaban de relativa libertad.

La noche que nos ocupa, dos cabos de guardia, al efectuar la debida ronda, al pasar por las chazas de la batería, donde se estibaban las armas portátiles, comprobaron que faltaban todos los revólveres y cuchillos de abordaje. Rápidamente, pusieron en conocimiento del oficial de guardia, teniente de navío Miguel Ramos, el hallazgo. Entrado en sospechas, el citado oficial, acompañado por los cuatro guardiamarinas de guardia, recorrieron el buque con especial dedicación a los prisioneros, de los que se sospechaba desde el primer momento. Comprobaron que estos se encontraban repartidos por toda la batería, pero no agrupados en torno como de costumbre, sino acostados en grupos de dos. Pero también llamó su atención, que algunas de estas parejas ocuparan la entrada a la cámara del comandante, así como las bajadas a los camarotes de oficiales y camareta de guardiamarinas. El oficial decidió comprobar de inmediato la presencia y situación de los dos oficiales chilenos. Como arranchaban en camarote de lonetas corridas junto a la cámara de oficiales, Ramos pudo visualizar su presencia con facilidad y sin llamar la atención. Fue entonces cuando se sintió altamente extrañado, al comprobar que se encontraban vestidos y calzados, en lugar de emplear cómodamente aquella primera noche de tranquilidad. Con toda lógica, estimó que se trataba de detalles más que suficientes, para pensar en la posibilidad de un ataque inminente, por lo que entendía necesario alertar al personal de a bordo para vencer la posible agresión.

Era importante tener en cuenta, que el total de los prisioneros se aproximaba en mucho al de hombres de nuestra dotación hábiles para ejercer algún esfuerzo o defensa. Ramos pensó que, en realidad, cabía la posibilidad de que intentaran atacarnos, acabar

con los habilitados para faenas y rematar al resto de enfermos con cierta facilidad. La rápida acción de los guardiamarinas de guardia consiguió que los oficiales se hallaran listos y con armas a la mano, así como los caballeros francos de faena. Pero también se había armado en conveniencia el personal de guardia, así como contramaestres y miembros de la maestranza. De esta forma, con pasmosa tranquilidad, comandante, segundo, oficiales y demás alertados permanecieron en sus alojamientos, con las armas cargadas y prestas para su empleo, esperando la menor señal que indicara como ciertas las suposiciones.

Estimamos que los prisioneros comprendieron con rapidez, que nos encontrábamos en aviso y prestos a emplear las armas. Por tal razón, debieron decidir continuar fingiendo la dormida y cancelar sus planes de ataque. Por desgracia, estas acciones nos supusieron pasar otra noche en blanco, en contra de lo planeado. Por fin, en la mañana siguiente, se encontraron los revólveres y cuchillos de abordaje esparcidos en diferentes sitios, aunque el mayor número se situaba bajo las cureñas de los cañones. Como no disponíamos de pruebas fehacientes del intento de ataque, dimos por concluido el episodio, aunque de nuevo se obligó a que los prisioneros de tropa durmieran agrupados en la batería.

El segundo comandante, con cierta retranca, recomendó a los dos oficiales chilenos, que durmieran con mayor comodidad. No debían estimar necesario vestir el uniforme y mantenerse calzados, si deseaban descansar a pleno pulmón. Estábamos seguros de que habían comprendido la indirecta, pero nada respondieron. Por último, todo el armamento portátil fue convenientemente estibado con doble cadena y sin munición, unas cajas que pasaron a los camarotes de oficiales. También el segundo dictó algunas provisiones, para que los prisioneros fueran convenientemente vigilados noche y día.

Desde primeras horas de la mañana, el comandante ordenó disparar un cañón cada media hora, con objeto de avisar a cualquier buque que navegara en las proximidades, de nuestra petición de auxilio. Y de esta forma, con placidez y entrados de nuevo en negocios de caza y pesca, transcurrió el segundo día en el fondeadero. Se continuaba con el cañoneo cada media hora pero, de momento, nada anormal sucedía. Nuestros pensamientos se

centraban en la lancha y la gestión para encontrar el necesario remolque en Puerto Stanley. Y poco o nada temíamos que le sucediera algún evento negativo, aunque en la mar todo sea posible. Entramos en la segunda noche de fondeo con el alma tranquila y dispuestos a dormir a pierna suelta. Sin embargo, parece que el destino nos deparaba nuevas sorpresas, que evitarían tan necesaria condición.

8. EL VAPOR DE GUERRA *SPITEFUL*

Esa segunda noche en el fondeadero, tras una jornada transcurrida en plena calma, caza de patos menos productiva que en la jornada anterior, y pesca generosa de animalillos marinos, conseguí entrar en sueños con bendita placidez. La mar casi llana y un viento desaparecido aumentaban la necesaria tranquilidad de cuerpo y alma. Antes de retirarme al camarote, Ricardo me había aprovisionado con un muy generoso cazo de sopa de pescado, con menudillos correspondientes a los moluscos. Además de un sabor que estimé digno del mejor palacio, la carne desmigada de choros y caracolas ofrecía un complemento delicioso. Y les aseguro que, tras dos jornadas de alimentación adecuada, sentía florecer mis músculos y la esperanza en un futuro pleno de beneficios. Así lo creía, al menos, en aquellos momentos.

Como les decía, me sumergí en sueños como un niño sin destetar. Imágenes de Mencía con el niño en sus brazos, ahora entrados en gestos de plena felicidad, me hicieron trepar hasta los cielos con una sonrisa en los labios. Y en tal estado de bendita placidez pretendía continuar, hasta que las luces lechosas nos abanicaran un nuevo día. Pero ya les he adelantado en muchas ocasiones, que pocas cosas en esta vida se desarrollan como las planeamos, especialmente cuando nos movemos por la mar. Como después supe, nada más disparar el cañonazo correspondiente a las once horas de la noche, se escuchó una nueva estampida bastante cercana, que, de forma obligada, debía pertenecer a otro buque que acudía en nuestro auxilio.

No había escuchado los cañonazos, sumido como me encontraba en un sueño profundo. Sin embargo, sí que percibí con claridad el agudo sonido del cornetín de órdenes, que repetía con fuerza la llamada general a cubierta. La reacción de la dotación fue inmediata, con lo que, una noche más, se cortaban mis dulces sueños a escobillón y sin recibos. Cuando, todavía con los ojos encenagados, salí a cubierta, en noche cerrada a tinieblas sin

muescas, alguien golpeó mi brazo con energía. Tras comprobar que se trataba de mi compañero Narciso, escuché sus palabras.

—¿No lo oyes, Santiago? Ese inconfundible ruido corresponde a las paletas de un buque, al golpear contra las aguas. Estoy convencido de que se trata de un vapor de ruedas.

Tuve que agudizar el oído, para comprobar la razón de Narciso en su apreciación. El clásico ruido de las paletas se escuchaba ahora con detalle. Cuando se consideró al vapor suficientemente cercano a nuestra posición, con la aparición de una masa oscura por nuestro costado de babor, el mismísimo segundo comandante tomaba la bocina dorada y exclamaba con vozarrón de trueno.

—¡Ah del barco! ¡Ah del barco!

Para alegría general a bordo, pocos segundos se necesitaron para escuchar la contestación. Y con indudable sorpresa, al hacerse en nuestro propio idioma.

—¡Vapor de guerra inglés! ¡Vapor de guerra inglés!

Reconocimos sin posible error la voz del teniente de navío de Lara y Castro, que había partido treinta y cinco horas antes hacia el puerto de salvación, y que no podíamos esperar de regreso en tan escaso tiempo, un milagro más de los que ahora obraban a nuestro favor. Prendidos en nuestra fragata el mayor número de tarros de luz disponibles, así como una acción idéntica en el vapor de ruedas, a pesar de las cerradas tinieblas, acabamos por reconocer la silueta del buque y, de forma muy especial, las grandes ruedas de paletas que ahora se mantenían detenidas, para aguantar su situación a nuestro costado. Para colmar los ensueños, en escasos segundos escuchamos el clásico sonido de las anclas al entrar en el agua, y el ruidoso borboteo de las cadenas al arrastrase por el castillo hasta salir por el escobén. El que estimábamos como nuestro bendito auxilio, había fondeado a escasas yardas de nosotros, lo que indicaba con claridad su decisión de llevar a cabo el esperado y definitivo salvamento.

Poco tiempo después, avistamos un bote del buque inglés, que aproaba hacia nosotros con decisión. Largada por nuestro costado de babor la escala de gato trepaba por ella con extraordinaria agilidad el teniente de navío de Lara, que al pisar cubierta se abrazaba al oficial de derrota, antes de pasar a ofrecer la novedad al comandante, que allí mismo se encontraba.

—Orden cumplida, señor comandante. El vapor de guerra *Spiteful*, de la *Royal Navy*, bajo el mando del capitán de fragata Alfred Edison, se encuentra dispuesto a ofrecernos el necesario remolque hacia Port Stanley, así como los servicios de salvamento que estime necesarios.

—Bendita sea la Santa Patrona, Cecilio —el comandante también le ofreció un ligero y emocionado abrazo—. Esto debe ser cosa de milagros celestiales. ¿Cómo es posible que se haya producido su regreso, sin llegar a cumplir las cuarenta y ocho horas desde su partida? —La extrañeza del comandante era cierta y natural, porque lo mismo pensábamos todos a bordo—. ¿Acaso ha volado, prendida la lancha por tiras de ángeles?

—Le aseguro que nada fuera de lo normal, señor. Todo se debe a la celestial convergencia en las condiciones de mar, viento y corrientes, de las que hemos gozado durante toda la travesía. Una suerte como jamás había comprobado en la mar.

—¿Una celestial convergencia? No me cabe duda de que ha debido ser así.

—Verá, señor, una vez avistamos la isla Soledad y comenzamos a barajar su costa oriental hacia el Norte, el viento se clavó de empopada, nada mejor para el aparejo corto de la lancha. Pero, además, la fuerza de las corrientes, que también corrían en dirección Norte, aumentó de forma notable. En la práctica, estimé a ojo de mar y por medio de marcaciones a la costa, que nuestro andar se movía entre las ocho y nueve millas.

—¿Ha dicho ocho o nueve nudos? —Insistía, incrédulo, el comandante—. Pues lo que le decía, remolcado por ángeles custodios.

—Como navegábamos tan al gusto, decidí no tomar la primera ensenada planificada para nuestro descanso, aquella misma mañana. Pero al alcanzar la segunda, como las condiciones se mantenían tan favorables para el desempeño de nuestra misión, decidí continuar hacia el puerto inglés, por miedo a que la mar o el viento se tornaran adversos. Y así, entradas las primaras horas de la noche, me presenté en Puerto Stanley. Y no puede imaginar, señor, la felicidad que sentí al comprobar, que había cumplido de un tirón y en una sola jornada la primera parte de la misión.

—Lo comprendo perfectamente, Cecilio. Sería entonces,

supongo, cuando encontró este vapor de ruedas de la *Royal Navy*.

—Bueno, señor, todo se desarrolló de una forma un tanto más complicada. Nada más arribar a Stanley, avisté a la fragata dinamarquesa *Peter Fordt*, que nos había auxiliado hasta perdernos. El capitán Ole Nielsen, un personaje encantador y digno de todo elogio, me explicó que, tras perdernos durante el temporal, cruzaron derrotas durante tres días en nuestra búsqueda. Al no hallarnos, supusieron que algún otro buque nos habría localizado y remolcado al puerto inglés, hacia donde ellos mismos se dirigían. Y si no nos encontraban allí, pensaban dar aviso a un buque de vapor, para que se dirigiera en nuestra dirección, sin los problemas que la navegación a vela produce en tales situaciones, con vientos contrarios o calmas repentinas.

—Una reacción lógica —declaró el segundo comandante, que se mantenía atento a las palabras de Lara—. ¿Qué sucedió entonces?

—Pues lo primero fue recibir una enorme alegría, al tener conocimiento de que la dotación del segundo bote, que contra el costado de la fragata dinamarquesa se había destrozado, fue recogida, enfermos incluidos, sin pérdida alguna. También me comentaron, que los enfermos se encontraban muy mejorados, sin haber sufrido fallecimiento en estos días. Y tampoco se prevén en el futuro.

Se detuvo Cecilio, posiblemente agotado por la incesante parla, que lanzaba a demasiada velocidad en su deseo por largar toda la información recabada. Sin embargo, achuchado por el comandante, debió continuar, ahora un tanto más templado.

—En cuando entré en puerto, mi primer objetivo fue adquirir víveres. Mi idea era que esos elementos fueran enviados hacia la *Resolución* a la mayor brevedad. Necesité fletar un lanchón de generoso porte en el puerto, haciendo embarcar en él al alférez de navío González Font, que en la fragata dinamarquesa se encontraba, así como el guardiamarina también transbordado, y la tripulación del bote destrozado. Era mi intención que recibieran ustedes víveres de salud lo antes posible.

—Pues ese lanchón no ha llegado todavía —sentenció el comandante.

—No ha sido necesario, señor. Lo avanteamos con el *Spiteful*, y se le comunicó que regresaran a Stanley para esperar nuestra

llegada. Porque tras mi rápida presentación en la capitanía del puerto, y la pertinente adquisición de los víveres, pensaba en la urgente necesidad de contratar algún vapor para nuestro inmediato salvamento. Había pocas unidades de ese tipo en el puerto, por lo que me dirigí a un vapor inglés mercante allí fondeado, donde comencé a tratar con su capitán para que ejerciera nuestro salvamento a la mayor brevedad posible. Creo que al buque se le conocía como el *Morning Glory* o algo parecido, que no lo recuerdo bien. Charlando con el capitán, comprobé con rapidez que, sin llegar a negar el necesario auxilio, demostraba escasa apetencia a llevar a cabo la misión solicitada. Y lo probó con claridad al imponer unas condiciones económicas maléficas, que nadie habría podido aceptar. Porque el muy culebrón fijaba, como primera condición, que en cuanto su buque sufriera la más ligera avería o contratiempo, aunque le impidiera cumplir el salvamento, se le debería abonar el valor total de su barco. Como pueden imaginar, en mis tripas pensé que no era posible aceptar tal premisa. Porque aquel maldito bastardo habría sido capaz de varar nada más salir de puerto, y esperar a que se le desembolsara una importante suma. Dejé mi respuesta en el aire, por no perder el único cabo a la mano. Y como más tarde tuve conocimiento, a bordo de este malparido vapor, se encontraba un oficial de Marina peruano que, en misión de su gobierno, había fletado el *Morning Glory* para cargar carbón en Stanley y transportarlo al estrecho de Magallanes, donde debería entregarlo a los monitores *Huáscar* e *Independencia*, que por aquellas fechas debían pasar al océano Pacífico. De esta forma, a bordo de la lancha intenté buscar otro buque por el puerto, sin encontrarlo por ningún muelle o fondeadero. Y no saben cómo desesperaba en aquellos momentos, ante la imposibilidad de cumplir la misión impuesta. Pero como decía, señor, la buena suerte estaba largada sobre mis hombros desde los cielos.

—¿Encontró por fin este buque, que a nuestro costado acaba de fondear?

—Pues cuando desesperaba por no encontrar otro buque con las necesarias condiciones, avisté un vapor de ruedas inglés, con pabellón de la *Royal Navy*, que accedía a Puerto Stanley. Sin dudarlo un segundo, me dirigí a él y solicité subir a su bordo. Fui recibido con extraordinaria generosidad por un señor uniformado

en luces, al que estimé el empleo de mayor general del Ejército británico. A su lado aparecía el comandante del buque. Por lo visto, debieron comprender mi angustiosa situación, al observar los harapos que vestía. Expuse nuestra posición en la isla de Los Leones Marinos y, a largos trazos, el suplicio que habíamos vivido a bordo de la fragata *Resolución*. En ese momento, el capitán de fragata Edison me comunicó que debían atracar en Stanley de inmediato, para que desembarcara el general lord Abertnay, que debía tomar posesión del cargo de nuevo gobernador de la colonia, acompañado por su esposa y familia. Sin embargo, fue el propio general quien expuso sin rodeos y en orden firme, que nuestra necesidad primaba sobre su comodidad. Ordenó al comandante que preparara una lancha, para desembarcar con su familia y baúles necesarios. Y que sin pérdida de tiempo, debía partir en mi compañía y rescatar la fragata española. Y así ha sido, señor. A toda la fuerza de máquinas de la que es capaz este vapor, una vez desembarcado el nuevo y generoso Gobernador, partimos hacia esta isla.

—¿Y se encuentra dispuesto a remolcarnos hasta Puerto Stanley?

—Sin ninguna duda, señor. Me ha dicho que preparen la maniobra para, en cuando las luces alumbren lo suficiente, ofrecernos el remolque y partir hacia el Norte.

—Bendito sea Dios. Pues así lo haremos. ¡Segundo!

—Mande, señor.

—Será necesario cobrar las dos anclas, una empresa que preveo muy penosa, porque son muchas las brazas de cadena que largamos en el fondeo. Que se apresten los que se consideren con suficientes fuerzas, para una faena que no deseo al peor enemigo.

—Quedo enterado, señor.

De esta forma, fuimos seleccionados los que todavía nos creíamos capaces de aquel esfuerzo nada desdeñable, sin tener en cuenta clases o dignidades. Es de tener en cuenta, que al funcionar el sistema del cabrestante normalmente por medio del vapor, la faena manual se hacía más penosa de lo habitual, por deber arrastrar algunos engranajes. De todas formas, una vez que el contramaestre consiguió engranar la primera cadena y bien ajustadas las barras en sus bocabarras correspondientes, comenzamos a girar el cabestrante como burros a la noria o penados en faena de sangre. Y aunque haya expuesto

anteriormente, que creía haber recobrado las fuerzas, nada más lejos de la realidad. Porque, poco a poco, me sentía más y más desfallecido, como si me introdujeran garfios al rojo en los músculos.

Cuando las luces se abrían por completo, rematamos la faena de dejar el ancla de estribor a la pendura, lista para su fondeo si fuese necesario. Algunos de los sirvientes a las barras habían caído sobre cubierta, desfallecidos, siendo relevados rápidamente por otros, que se creyeran capaces del esfuerzo. Yo mismo debí dejar mi puesto a las dos horas, para intentar respirar un aire que se negaba a entrar en mis pulmones. Pero moríamos de tristeza al comprobar, que todavía nos restaba un trabajo parejo, al deber izar la cadena del ancla de babor, todavía con sus grilletes en el fondo. Menos mal que el comandante, con sabia inteligencia, decidió picar la cadena de babor y que descansara para siempre en el lecho de la bahía de aquella isla, muy hermosa en nuestros pensamientos. Al comprobar la solución ordenada, todos los aprestados a las barras nos sentimos felices. El comandante comprendía que debíamos aprovechar las condiciones de viento en calma y mar llana, para lo que no sería posible perder muchas horas más con el ancla de babor, si es que llegábamos a soportar el esfuerzo.

Debo señalar, que antes de que el comandante ordenara picar la cadena de babor, dimos aviso al buque inglés para que comenzara a ofrecernos los cables de remolque. Y fue en aquellos momentos, cuando estimé que el *Spiteful* era de líneas casi parejas a nuestro vapor *Blasco de Garay*, posiblemente construido bajo parecidos planos en astillero inglés. La única diferencia se mostraba al montar tres palos, en lugar de los dos con los que se armaba el buque español.

Ya con luces abiertas, y como más tarde me comentó un oficial inglés con quien llegué a labrar una buena amistad, a bordo del *Spiteful* quedaron impresionados al comprobar el estado de la fragata *Resolución*. Y es de tener en cuenta, que en los días atravesados en la gozosa bahía, se había arranchado en lo posible su aparejo, maniobra y casco. Sin duda, todos los que observaban nuestro buque al detalle, podían suponer las mil y una penalidades que habíamos vivido en las últimas semanas. Y aunque, en principio, el comandante Edison prohibió a sus hombres cualquier

contacto con los nuestros, por miedo a un contagio epidémico, no tuvo más remedio que transigir más tarde. La razón no fue otra que comprobar, al ofrecernos los cables de remolque, que no disponíamos a nuestro bordo de personal con fuerzas suficientes para tesarlos y amarrarlos en conveniencia. Habíamos gastado nuestras escasas energías en las barras del cabestrante, y no quedaba más grasa que exprimir.

El capitán de fragata Edison, tras pensarlo debidamente, comprendió que necesitábamos auxilio de brazos o debería renunciar a ofrecernos el debido socorro. De esta forma, ordenó a su segundo que, acompañado de cincuenta hombres, pasara a nuestro bordo para llevar a cabo las maniobras que se consideraran necesarias. Y fue cuando embarcaron en la *Resolución*, cuando comprendimos al estado de terrible postración al que habíamos caído. Nos parecía increíble comprobar en aquellos marineros su agilidad, su robustez, así como, al mismo tiempo, la espléndida uniformidad que lucían. Por contra, observaban nuestros rostros decrépitos y cadavéricos, así como el aspecto harapiento y andrajoso de nuestros uniformes y calzados. Esta comparación también batía nuestras almas en caída moral, al comprobar hasta donde habíamos llegado.

El segundo comandante del vapor británico comprendió a la perfección la causa principal de nuestro estado. Tanto así que, en cuanto afirmaron y tesaron los remolques en conveniencia, una vez regresados a su bordo, navegando hacia nuestro destino de salvamento, nos enviaron sobre un cuartel de madera de enormes proporciones, bien amarrada a una beta en su popa, media vaca que acababan de sacrificar. Como es de esperar, en cuanto aquella celestial visión fue izada a bordo, nos abalanzamos a cortar trozos de carne. Una vez sobre las planchas del fogón, hubo quien apenas esperó y pasó a masticar carne casi cruda. Por fin, entrados en pura normalidad, gran parte del animal se entregó para el caldero general, repartiendo el resto entre los ranchos chicos. En resumen, una mañana de divina gloria, como comentaba el contramaestre, porque todos pudimos comer carne fresca de extraordinario sabor, así al menos nos pareció en aquellos momentos.

Comenzamos a ser remolcados hacia el Norte, en este caso convenientemente separados de la costa, en previsión de posibles

males, que en la mar siempre podemos esperar. La corredera nos marcó un andar de tres nudos. Sin embargo, al no disponer de timón, nuestro buque raboneaba en exceso, lo que complicaba en mucho el correcto gobierno del vapor inglés. El capitán de fragata Edison, con extraordinario criterio de maniobra y dominio de sus tablas, nos comunicó que debía pasar a abarloarse a nuestro costado y, de esa forma, continuar con el remolque. Así lo aceptamos aunque, en principio, entendí que sería difícil y hasta peligrosa tal maniobra, teniendo en cuenta el enorme tamaño de las ruedas de paletas. No obstante, el *Spiteful* maniobró de forma perfecta. Una vez llegado a nuestro costado de babor, nos ofreció calabrotes de fuerza a proa, centro y popa con suficiente huelgo, más trincadas las tiras de popa que las de proa, hasta conseguir que el remolque se llevara a cabo sin problema alguno.

Aumentamos el andar del buque, hasta superar los cuatro nudos, y sin los inconvenientes mencionados en el remolque de proa, navegamos como damas de corte. Bien es cierto, que el estado de la mar y el escaso viento, condiciones que ya había previsto el comandante inglés para ajustar la maniobra, nos ayudaron en la empresa definitiva. De esta forma, un par de horas después de la anochecida, entrábamos en Puerto William, antepuerto de Stanley, donde fondeamos con el ancla de estribor para pasar la noche.

Aunque nos temíamos que con una sola ancla pudiéramos entrar en pérdidas, atravesamos la noche sin problema alguno. Y ya en la amanecida nos volvió a tomar el *Spiteful*, para remolcarnos y enmendar el tenedero, ahora lo más cercanos posible a la boca de Puerto Stanley, de acuerdo con la sonda y el calado de nuestra fragata. Para colmar las bondades celestiales, en pocos minutos se nos abarloaba el lanchón fletado por el teniente de navío Cecilio de Lara, repleto hasta los lindes con alimentos de salud, que nos hicieron babear de gusto, conforme los trasvasábamos a nuestro buque.

El alférez de navío González Font, al mando del lanchón, que había llegado a salir hacia el sur algunas millas, antes de retornar al puerto, nos comunicó la buena suerte sufrida. Porque un par de horas después de nuestro fondeo en Puerto William, habían cambiado las condiciones de mar y viento a peor, al punto de esperarse chubascos de fuerza aquel mismo día. Por una vez, la

suerte nos favorecía de lleno, lo que mucho nos animaba a entender que habíamos cruzado el Rubicón de la desgracia. Y mucho debimos agradecer a nuestro joven oficial, que decidiera tomar el mando del lanchón, al comprobar la tremenda borrachera del patrón inglés, a quien debieron amarrar hasta que quedara dormido en trance de muerte.

También ahora puedo declarar, que aquella primera noche atravesada en el puerto principal de la colonia británica, fue de extrema beatitud. Nos habíamos salvado, ahora ya sin posible duda. Pero un aspecto fundamental era que, al haber fondeado en la capital de las Maluinas, la fragata *Resolución* quedaba de nuevo en contacto con el mundo. Porque suponíamos, que tanto el resto de los buques de la escuadra, como las noticias llegadas a nuestras familias tras semanas de pérdida, habrían sido de índole más que negativa y productoras de extremo sufrimiento. Era necesario que, cuanto antes, todos supieran de nuestro estado. Habíamos perdido bastantes hombres en la navegación por culpa del maldito escorbuto, pero ahora esperábamos cuadrar en feliz retorno.

9. Puerto Stanley

Poco a poco, nuestra vida fue regresando a la normalidad, una muy feliz y deseada normalidad, podría decir sin posible error. Amanecimos en la siguiente jornada a nuestro fondeo en Puerto Stanley con el clásico cielo gris de aquellas tristes latitudes invernales, un frío intenso y algunos chubascos intermitentes. Sin embargo, recibíamos tales condiciones con un cariz bien diferente en nuestras almas. Por gracia de los dioses de la mar, lejos quedaban los momentos en que estimábamos a la fragata *Resolución* a punto de desfondarse contra los rompientes, y nuestros infelices cuerpos listos para rendir tributo como pasto de algunos moluscos voraces.

El comandante, repuesto por completo de sus achaques, aunque todavía con cierta debilidad marcada en el rostro, detalle común a casi todos, mandó llamar a Junta de Oficiales en nuestra cámara para el mediodía de aquella primera jornada en la colonia británica. A la misma se invitó a los oficiales mayores e incluso a los maquinistas, por su especial preparación técnica. Y como si se encontrara urgido por maléficas prisas, se presentaba ante nosotros diez minutos antes de la hora marcada, aliñado como príncipe florentino y dispuesto a dar avante con cualquier empresa. Tomó asiento en lo que, entre nosotros, llamábamos el *trono*, para dirigirnos sus palabras con rapidez.

—Bien, señores oficiales, comprendo sus ansias de sesteo marinero para el día de hoy, muy merecido tras los penosos días atravesados. Sin embargo, ya conocen que, en los buques de la Armada, mientras se encuentren en comisión de servicio, no es posible marcar cabeza en el embozo y sí dar pecho avante cuando, como es el caso, son muchos los asuntos que se nos abren a las bandas.

Con rapidez, dirigió una rápida mirada a un pequeño trozo de papel, donde debía haber anotado las ideas más importantes a desbrozar. Nos ofreció una sonrisa de complicidad, antes de

continuar.

—Anoche mismo confirmé algunos detalles importantes con el capitán de fragata Edison, que tan galantemente nos ha auxiliado con el esperado remolque y depositado en el puerto de salvamento que, estoy seguro, se nos aparece en la imaginación como el más maravilloso de los parajes terrenales. Y no es para menos. Pero entrando en el tema que nos ocupa por derecho y revés, quiero comunicarles dos apartados de cierta importancia. En primer lugar, y al tratar de valorar los servicios del vapor de guerra británico *Spiteful* prestados en nuestro auxilio, el comandante inglés se ha negado a recibir cuantía alguna de compensación económica. Tan sólo me expuso con claridad, que el único apartado que deberá exponer y justificar ante sus autoridades es el consumo de carbón, inexcusable por su parte en acuerdo con las normas de la *Royal Navy*. Por tal razón, le expresé mi deseo de trasvasarle la cantidad que hubiera gastado sin regatear una onza. De esa forma, del carbón que todavía guardamos a bordo como oro en lingotes, y que solamente hemos utilizado para las estufas especiales que se aplicaron a las zonas de los enfermos, estimo que la mitad aproximadamente deberemos transbordar al *Spiteful*, en cuanto nos sea posible. Con esa acción, zanjaríamos al ciento nuestra deuda, aunque el compromiso moral quede para siempre escrito sobre las aguas. Además, poco nos importa porque pienso carbonear en los próximos días, y que todos nuestros hombres gocen del calor que les podamos prestar. También le comuniqué al comandante británico que, en el parte de operaciones, que elevaré a mi autoridad, expondré con claridad el extraordinario servicio prestado por su persona a un buque de la Real Armada, y el deseo de que sea convenientemente reconocido y recompensando por Su Majestad la Reina. Creo que quedó muy satisfecho con esta decisión de mi parte, que agradeció con evidente sinceridad. Y para colmar mi felicidad, ya que con el buque bajo su mando ha de salir en el día de mañana para Montevideo y Río de Janeiro, se ha ofrecido a llevar valija para nuestro comandante general, donde informaré de forma sucinta de los pesares vividos desde que separamos derrotas hasta el día de hoy, así como previsión para poder alcanzar aquel puerto. Estimo que también podríamos endosarle correo particular de los miembros de la dotación que así lo deseen y que, de esta

forma, las diferentes familias tengan cabal conocimiento de nuestro venturoso arribo a este puerto. No obstante y con posterioridad, esta misma mañana, en acuerdo con el segundo, he decidido que embarque en el buque inglés como transporte, a lo que ha accedido encantado el comandante Edison, para que informe al punto de nuestra situación y necesidades al comandante general de la escuadra.

El comandante se tomó un pequeño descanso, para dar un ligero vistazo a la cuartilla y continuar.

—El comandante del buque inglés me confirmó la mala noticia, de que no se dispone de dique de carenar en Stanley, a pesar de lo que se expone en el derrotero. Tan sólo existe una especie de varadero, hábil solamente para buques de una eslora menor a los cincuenta pies, parecido a los dos que se construyeron para embarcaciones de pequeño porte en el arsenal de Cartagena. De esa forma, hemos de decidir nuestras acciones de futuro sin pérdida de tiempo. Queda meridianamente claro por mi parte, que sin timón no deberíamos abandonar Puerto Stanley. Para entrar en dique en Río de Janeiro, donde supongo que sería posible, deberíamos ser remolcados hasta ese puerto, demasiadas millas en mi opinión. Y aquí es donde deseo escuchar sus opiniones, señores oficiales. ¿Estiman que la última espadilla construida por nuestros hombres, no probada hasta el momento, sería capaz de llevarnos hasta allí con la necesaria seguridad?

Se hizo el silencio a machamartillo. Era capaz de escuchar la respiración de mis compañeros, mientras se removían, inquietos, en sus sillones. Por fin, fue el teniente de navío Cecilio de Lara y Castro, segundo en antigüedad de dicho empleo a bordo, quien alzó su cuerpo para tomar la palabra. Y como en la primera ocasión, al ofrecerse a marinar la lancha desde la isla de los Leones Marinos hasta Puerto Stanley, mucho nos extrañó su acción a todos sus compañeros. Porque, como ya expuse anteriormente, se trataba del oficial más tímido e introvertido entre los oficiales, a quien pocas veces se le escuchaba la voz. Aunque su actuación en el puerto inglés y acciones posteriores nos había dejado una gratísima impresión, había regresado a su mutismo habitual. Aquel valenciano, magro de carnes y con extremidades menudas por más, exclamó con fuerza e inesperada decisión.

—Con todos mis respetos, señor comandante, y si me permite hablar con abierta sinceridad, debo declarar que ese sistema de espadilla mixta no servirá para nada. Es de alabar la tenacidad de nuestros hombres, especialmente dirigidos por el carpintero primero, un personaje a destacar. Sin embargo, es imposible que cualquier pala no entrada en machos de superior tamaño, sea utilizable con un mínimo éxito en un buque de este porte. Estoy convencido de que, una vez instalada, en cuanto se metiera la caña a una banda, aunque lo fuera en pocos grados, se despernaría con facilidad y quedaría fuera de servicio.

Todos regresamos al silencio, mirando a quien con tanta seguridad hablaba. Incluso el comandante lo miraba con escepticismo, al punto de elevarle una pregunta.

—¿Cómo está tan seguro de sus palabras? Y, en ese caso, ¿por qué no ha expresado tal opinión mientras se fabricaba?

—No es fácil responder a su pregunta, señor. Como sabrán quienes leyeran el informe de aptitudes profesionales en el momento de mi embarque, dediqué un par de años a estudios de ingeniería naval, que debí anular por contraer enfermedad del pecho. Tras un año de baja hospitalaria, decidí olvidarme de la ingeniería y regresar al servicio activo como oficial de guerra. Y si no expuse mi opinión, cuando en la toldilla se fabricaba lo que han venido en llamar espadilla timón, lo fue por no desanimar al personal y a casi la dotación entera. Esa esperanza en que la empresa triunfara era importante para mantener la moral de nuestros hombres, oficiales incluidos.

La sorpresa que ya nos inundaba, aumentó en crestas conforme Cecilio argumentaba sus teorías, sin mostrar emoción alguna en el rostro. También el comandante parecía entrar en ligeros nervios, tamborileando con sus dedos sobre la cuartilla. Volvió a preguntar, ahora con un tono de voz que expresaba una clara incertidumbre.

—Le diré con sinceridad, Pedro, que no acabo de comprender del todo sus razones, para mantener el silencio sobre sus apreciaciones durante tanto tiempo. Sé de sus estudios sobre ingeniería, pero estimé que quedaban relegados al olvido y poco o nada le interesaban. No obstante, es posible que le cubra razón, al apreciar lo importante que esos afanes supusieron para mantener la moral de nuestros hombres en una mínima medida. Pero, en ese

caso, ¿qué recomienda como posible camino a seguir, si es que existe tal vereda?

—En mi opinión, señor, una vez abrigados en puerto, con el buque equilibrado, fuerzas recobradas y apoyo de material y personal en tierra, estimo que deberíamos acometer la construcción de un nuevo timón, con las exactas características al que nos voló en el cabo de Hornos. No sería faena excesivamente complicada, si conseguimos reunir los materiales necesarios.

—¿Un timón con las características del original? —El rostro del comandante continuaba expresando un claro escepticismo—. Así, a botepronto, Cecilio, se me presenta como faena más propia de un arsenal. ¿Acaso piensa en la restauración de la hélice y el gobierno a vapor?

—Por desgracia, señor, nada de vapor. Al producirse la falta del codaste exterior y cobrada la hélice a bordo, nuestro buque ha quedado reducido a la condición de buque de vela. Y la reparación de ese sistema e instalación de la hélice con los nuevos elementos del casco, serían de obligada manufactura en un arsenal de garantías. Con el timón del que les hablo, y cuya construcción me ofrezco a dirigir, seríamos una fragata de vela con aparejo rebajado, pero con un sistema de gobierno que nos garantice la navegación con precisión.

—Un timón con las mismas características que el original —el comandante parecía dirigir sus palabras a los propios higadillos—. ¿Y de dónde piensa sacar las dimensiones y requerimientos exactos, así como el material necesario?

—Por las dimensiones exactas, que será necesario obtener con la debida precisión, no debe preocuparse, señor. La colección de planos del buque, donde se recogen todas y cada una de las secciones de este, fueron entregados en el momento de recibir el alta en el astillero de construcción. Uno o varios de ellos deben referirse, con seguridad, al sistema de gobierno.

—¿Y dónde se encuentra esa bendita colección de planos? No creo haberla visto hasta ahora —el comandante entonaba en media culpa porque se trataba, sin duda, de una información que debería poseer.

—Según tengo entendido, señor comandante, se asignaron al cargo de derrota. Se trata de un error, en mi opinión, porque debían

haberse entregado al maquinista primero, don Felipe Armero. Precisamente, comprobé que, hace dos o tres meses, don Felipe Armero consultaba dichos planos por necesidad de su servicio. Conversamos sobre ello con cierta profundidad.

—Así es, señor —afirmó el maquinista—. Necesitaba algunos datos sobre la instalación de las calderas, y allí los encontré al detalle.

—¿Dispone de esa colección de planos en su cargo, Narciso? —el comandante se dirigía ahora, todavía con tono un tanto incrédulo, a su oficial de derrota.

—Así es, señor. Se trata de un enorme cartapacio que, con sinceridad, siempre consideré como un estorbo entre mis colecciones de cartas. Y, en efecto, don Felipe Armero ha sido el único que ha solicitado su consulta hasta el momento.

El comandante parecía dudar en cuanto al camino a tomar. En velado secreto puedo decir, que por mi parte estimaba, que se avergonzaba por no conocer ese apartado tan importante sobre los planos del buque, unos datos que, como mando de la fragata, debería dominar. En cuanto a las palabras de Cecilio, me habían impactado en grado sumo, especialmente por la seguridad que mostraba al exponer sus teorías. Por fin, nuestro gran señor lanzó las cartas hacia la banda contraria.

—Bien, señores, me gustaría escuchar a quien desee opinar sobre la solución propuesta por el teniente de navío de Lara y la construcción de ese nuevo timón.

Una nueva etapa de silencio, ahora más denso y con miradas huidizas en los rostros de mis compañeros. Narciso, como más antiguo de los oficiales, se consideró en la obligación de elevar su opinión.

—Entiendo, señor, que las palabras del teniente de navío de Lara exponen con claridad el problema y una posible solución a seguir. Sin embargo, me gustaría saber qué material considera necesario adquirir en tierra, así como las posibilidades reales de ejecución a bordo.

Narciso dirigía su mirada hacia Cecilio, que no dudó en contestar con la misma seguridad en sus palabras.

—Entiendo que no será problemático ese aspecto, señor —Cecilio no dudaba al exponer sus palabras, ahora dirigidas al

comandante—. Como elementos principales, será necesario adquirir en tierra tres o cuatro tozas de madera de tamaño y calidad adecuadas, así como contratar hornos para fundir los machos y hembras de bronce imprescindibles, lo que es imposible realizar a bordo. Podemos instalar un pequeño tingladillo en tierra, en el muelle, donde llevaremos a cabo los trabajos principales o de mayor tamaño. Será de vital importancia comprobar, que existen en el puerto hornos con la posibilidad de fundir los machos de bronce. Pero si me comisiona para ello y una vez recabado el permiso de las autoridades británicas, puedo dedicarme a adquirir los elementos necesarios y comprobar las posibilidades de fragua en tierra.

Todavía el comandante dudaba, como si no quisiera depositar la bolsa entera en las manos del teniente de navío, que con argumentos tan exactos razonaba. No obstante, no se le abría a la mano otra solución, por lo que, al tiempo que mostraba una sonrisa de cuadro, decidió entregar en las habilidades del oficial el futuro del buque. Porque aunque parezca opinión de excesiva fuerza, se trataba de la más pura realidad.

—Tras escuchar sus opiniones, muestro mi completo acuerdo en el plan expuesto por el teniente de navío de Lara. Como he de efectuar la oficial presentación al Gobernador y otras autoridades de la colonia esta misma mañana, les informaré de nuestras intenciones, tan necesarias para el futuro de esta fragata, así como el necesario apoyo que esperamos recibir. Un apoyo que, por supuesto, estamos dispuestos a compensar económicamente en las cantidades que se nos notifiquen. Como el segundo comandante ha de partir a bordo del *Spiteful* hacia Río de Janeiro, nombro supervisor general de las obras al teniente de navío Narciso Fernández, que pasará a ocupar la segunda comandancia de forma interina y por sucesión del mando, hasta el regreso del titular. Y tenga en cuenta, Narciso, que recibirá todo el apoyo necesario del personal de a bordo, así como el que se nos pueda prestar por empresas instaladas en tierra.

—Quedo enterado, señor comandante —contestó el oficial de derrota, más antiguo a bordo, con escasa emoción.

—Le agradezco su confianza, señor —contestó Cecilio de Lara en un tono que entendí de felicidad.

—Además de esta obra, que conformará el principal objetivo de

nuestros afanes, son muchas y variadas las diligencias que hemos de afrontar al mismo tiempo —el comandante parecía haber pasado página del tema del gobierno—. Todos reconocerán que el estado del buque es más que deplorable, condición lógica tras los avatares sufridos en el último mes. No hay elemento más negativo para el mantenimiento de un barco, que haber padecido tantas semanas sin que el personal se dedique a las labores de policía y arranchamiento necesarios. Seamos sinceros sin rubor. Nos come el moho, el óxido y, casi podríamos decir, la podredumbre más espantosa. Por esa razón, conforme nuestros hombres continúen embarcando sanos, procedentes de la fragata dinamarquesa, se aumentarán los trabajos a bordo. Además de lo que supone arranchar un buque tal y como se encuentra en estos momentos, deberemos recorrer y alistar todo el aparejo, un factor de la mayor importancia, si tienen en cuenta que nos hemos convertido en una fragata de vela pura, con más limitadas posibilidades que una clásica. No tienen más que comparar a la vista el sistema vélico de la *Peter Fordt* y el nuestro. Es muy posible, que los maestros veleros deban entrar en danza de fuegos. Y si necesitan lonas u otros elementos de costura o empalme, se adquirirán sin dudarlo en talleres de tierra. Incluso es muy posible que, en dichos obradores, suponiendo que existan, trabajen con mejores condiciones y material más adecuado.

El comandante realizó una ligera pausa, como si deseara derivar hacia otro tema de interés.

—Por otra parte, el contador debe tomar las medidas oportunas para adquirir víveres con la mayor rapidez. Y por una vez en la vida —de nuevo sonreía—, sin tener en cuenta las restricciones habituales de dietas por persona, o el gasto que nos producirá la compra de carnes, frutas, verduras, vinos, aguardientes y todo elemento de salud, que han de hacer regresar a la vida a nuestros hombres. Se trata de una condición excepcional la que vivimos, y será relativamente sencillo exponer por escrito, las causas que nos han motivado a un desembolso tan elevado. También considero necesario llevar a cabo una aguada total, dando de baja el remanente que existe en los aljibes y depósitos de a bordo por su baja calidad. Agua y aire frescos también son importantes medidas de salud.

Nueva pausa de nuestro gran señor, ahora con algunas dudas

reflejadas en su rostro. No obstante, atacó un nuevo tema con decisión.

—Otro aspecto que considero muy importante es el del vestuario, necesidad que también endoso en los hombros de nuestro contador —el oficial primero de administración, don José Fernández, mudaba el rostro, poco a poco, hacia una ligera preocupación—. Que nadie a bordo quede sin los elementos necesarios de abrigo, que no se vuelva a sufrir por el frío intenso sobre los huesos, pero todo de acuerdo con el reglamento de uniformidad vigente en la Real Armada. Y si es necesario, que dicho vestuario se confeccione por personal acreditado. No estoy seguro si expuse la necesidad, cuando ampliamos el contrato con la fragata dinamarquesa, para que se convirtiera en nuestro buque hospital, de que los dos médicos debían pasar a su bordo con todo el botiquín y menaje de enfermería a disposición. Y responsabilizo el primer médico —se dirigía a don José Millán—, para que intente adquirir el material que estime falto en su cargo, si consigue encontrarlo en tierra. Una nueva excepción a la regla, que también rendiremos por escrito.

Aunque parecía que deseaba rematar su parla, debió recordar un nuevo e importante punto. Ahora continuó sin volver a leer de su cuartilla, que arrugaba con fuerza entre sus manos.

—Es de esperar que, en cuanto el comandante general de la escuadra tenga noticia de nuestro arribo a Stanley, por medio de nuestro segundo comandante, nos envíe algún buque en apoyo con material que se estime adecuado. Ya he hablado con el segundo sobre el tema. Como es de suponer, en el informe que le haré llegar, expondré en líneas generales nuestras necesidades de material, que el teniente de navío de Lara deberá enumerarme con la mayor rapidez. Es posible que algunos elementos puedan ser adquiridos en Río de Janeiro, o existan en los cargos de los buques bajo su mando. Asimismo, las cartas personales deberán ser entregadas al segundo comandante a la mayor rapidez, porque la fragata *Spiteful* abandonará este puerto en el día de mañana. Y creo que por hoy es suficiente, a no ser que les surja alguna duda de importancia.

Tras una ligera espera, que no se alargó más que unos pocos segundos, el comandante alzó su cuerpo para abandonar la cámara de oficiales. Y allí quedamos, en sepulcral silencio y quietud, como

si se nos hubieran agotado los miembros o los cerebros. Creo que fui el primero en dedicarme a los asuntos propios, que no debían esperar. Porque, tras tomar recado de escribir, comencé a garabatear una extensa y muy sentida carta a mi esposa, donde, de forma un tanto enmascarada y con razones más propias de pasajes dorados, le exponía los avatares sufridos y nuestra feliz situación en Puerto Stanley. Sin embargo, a continuación narraba con entera sinceridad otro escrito a mi padre, con las verdaderas razones que nos habían obligado hasta el momento y las vicisitudes sufridas desde la salida de El Callao. Pensé con cierta tristeza que, en el mes de septiembre de 1862, había abandonado el puerto de Cádiz a bordo de la corbeta *Wad-Ras*, y había besado por última vez a mi querida esposa. Y ahora, cuatro años después, podía soñar con el regreso a su lado y conocer a ese hijo, que ya tendría más de tres años de edad. Como habría dicho mi abuelo, se trataba de las cosas de la mar y nuestra vida en ella al servicio de España.

Cuarenta y nueve días necesitamos para rematar la obra de confección del nuevo timón. Y aunque en los partes oficiales declaráramos, que se trataba de un elemento de fortuna en el sistema de gobierno del buque, puedo jurar ante los Sagrados Libros que en poco desmerecía del original, al menos así me lo parecía. Y aquí debo reconocer, entrado en sinceros de cien, que era de alabar muy por alto la profesionalidad y dedicación del teniente de navío Cecilio de Lara y Castro, hasta concluir los trabajos que se había marcado como eje principal de su vida en aquellas jornadas. Y bien sabe el Altísimo, que no fueron pocos los problemas a superar. Porque cada día aparecía alguno de mayor o menor enjundia, que Pedro solía lidiar y solventar con determinación, sobrados conocimientos e infinita paciencia.

Como primera e ineludible acción, Cecilio, en compañía del oficial de derrota, consiguió descubrir la colección de planos del buque en el pañol de su cargo. A quien ya llamábamos como *nuestro ingeniero*, tras protestar en silencio por el evidente desorden y mal acondicionamiento en que aquel importante material se encontraba estibado, separó no sin esfuerzo un plano de grandes dimensiones, donde aparecía el completo sistema de gobierno del buque, así como otros tres de menor tamaño con los

detalles necesarios, especialmente uno en el que aparecía el timón con sus medidas y referencias exactas. Todos ellos fueron expuestos, una vez alisados convenientemente, sobre la mesa grande de la cámara de oficiales que, de esta forma, quedaba clausurada hasta establecer el tinglado de trabajo en tierra.

Creo que podemos considerar como ejemplar, la construcción de esta especie de taller volante, que los carpinteros y contramaestres edificaron en el muelle cercano a nuestra posición de fondeo, en muy escaso tiempo. Y como allí se pensaba acopiar el material y planos imprescindibles para la obra, alguno de estos últimos, salidos de la misma mano del *ingeniero*, se consiguió que, por las autoridades de la colonia, se formara un pelotón de guardia, con objeto de mantener la necesaria vigilancia noche y día. Se trataba de un nuevo favor de la capitanía de puerto, uno más en un largo listado, porque el apoyo de los británicos a nuestro trabajo fue excepcional en todo momento.

Una vez que el comandante, tras llevar a cabo las obligadas visitas de protocolo y cortesía a las autoridades británicas, recibía el visto bueno a nuestros trabajos y promesas de apoyo absoluto, Cecilio se lanzó a la frenética búsqueda en tierra para obtener y localizar el material, talleres, operarios y elementos que entendía necesarios para la fabricación del timón. En primer lugar, acompañado por el carpintero primero y el calafate, consiguió adquirir tres magníficas tozas de madera noble, y tamaño a propósito para el objetivo a que se destinaban.

A la vista de aquellas enormes piezas de madera, estimé como hazaña imposible que pudieran quedar moldeadas convenientemente, hasta formar la madre del timón. Sin embargo, día a día me maravillaba al contemplar los trabajos de carpinteros, contramaestres y calafates, dirigidos personalmente por Cecilio, que a veces bajaba al piso para tomar de su propia mano alguna de las labores de confección. Poco a poco, tomaban cuerpo aquellos generosos segmentos de madera, hasta convertirse en un todo perfecto, en la pala del timón que debería llevarnos en feliz navegación hacia Río de Janeiro.

Como era de esperar, comenzaron a llovernos los problemas e inconvenientes de orden, que de todo aparece en empresa de cierta envergadura. El primero y principal se nos vino encima a chorro de

espuma, cuando Cecilio regresó a bordo claramente entristecido. Había comprobado durante toda una mañana de agotadora búsqueda, que no existían en Puerto Stanley hornos de fragua con la posibilidad de fundir en bronce los machos y hembras del sistema, que se consideraban elementos necesarios de primer orden. Sin embargo, cuando los demás oficiales tomábamos tal noticia como definitivamente negativa para la empresa, lo que ocurrió en varias ocasiones, Cecilio sacaba un as de la manga y exponía la solución alternativa a tomar entre sinceras sonrisas. Decidió que tales machos y hembras serían forjados en hierro. Nos explicó que, afectados por el óxido en futuros, en el presente dispondrían de la misma fortaleza. Y en verdad que el futuro quedaba muy lejos y, como aventuraba el director de la empresa, ya nos encontraríamos cerca de un arsenal de la Real Armada. Una vez decidida la confección en hierro, se hacía necesario encontrar cabillas con las dimensiones necesarias para el caso que nos ocupaba. Y como no se encontraban de norte a sur, Pedro, en otra decisión improvisada y perfecta, decidió aprovechar las horquillas donde descansaban los botes lanchas, que, de esta forma, quedaban sustituidas por calzos de madera, tallados de forma primorosa por los carpinteros.

El aspecto de la fundición merece elogio aparte. Para poder conseguir las caldas de la importancia que requería la forja de los herrajes, fue necesario instalar en el tinglado de tierra el suficiente número de fraguas. Y aquí apareció la presencia de un personaje extraordinario, de quien mucho se habló en toda la localidad británica. Me refiero al herrero de a bordo, don Faustino Hernández. Porque cuando este operario de la Real Maestranza atacaba sus trabajos, ante la falta de recursos a la mano, se las ingeniaba siempre para encontrar la solución con extremo acierto, especialmente cuando debía manejar aquellas masas de hierro de pesos enormes con aparejos improvisados, que ya habrían ocasionado problemas de envergadura si la faena se hubiera encomendado a un taller de herrería en tierra. He comentado su fama entre los profesionales o simples curiosos de Port Stanley, porque cuando entraba en trabajos de extrema complicación, el tinglado se veía rodeado por observadores interesados en la faena, como si se tratara de un prestidigitador de los que llevan a cabo trucos de primer orden. De esta forma, las misiones asignadas, que

suponían uno de los aspectos principales del trabajo conjunto, salían avante una y otra vez, sin que decreciera el ánimo del herrero en una media onza.

Ante la envergadura que llegó a tomar el sistema de fraguas y funciones de herrería, el trabajo correspondiente a carpinteros y calafates se llevó a cabo a bordo, tras instalar un nuevo tinglado, en este caso de menores dimensiones, en la misma toldilla de la fragata. Asimismo, conforme el material de las fraguas llegaba a bordo, los maquinistas y el armero, un manitas llamado Segundo Miralles, limaban y barrenaban las piezas que les ofrecía el herrero, pero también acoplaban los casquillos de las hembras, redondeaban y pulían los pinzotes de los machos, así como todo lo que necesitara de un ejercicio final para que los trabajos rindieran al tope.

Creo que nos movíamos a medio camino de la importante obra, cuando apareció por la bocana el vapor de guerra *Colón*. Y puedo jurar por la salud de mi alma, que nuestros corazones cobraron nueva vida al contemplar el pabellón de la Real Armada, ondeando a los vientos en un buque junto a la *Resolución*. Por gracia de los cielos, la visión que nuestra fragata ofrecía a ojos ajenos cuadraba con la situación de todo buque de la Marina española, y podíamos sentirnos orgullosos del cambio llevado a cabo en cubiertas, casco y aparejo. A bordo del buque recién llegado, además de nuestro segundo comandante, que se reincorporaba a su destino, aparecía la figura del mayor general de la escuadra, capitán de navío Miguel Lobo Malagamba, ese gaditano de la Real Isla de León, con un gracejo muy particular. Aunque recién ascendido al empleo de brigadier, todavía ostentaba en las vueltas las correspondientes a capitán de navío, posiblemente por escasez del material adecuado. Este oficial, de padre jalapeño y madre gaditana, cumplió de forma brillante a lo largo de toda su carrera.

A bordo del *Colón* embarcaban para nuestro auxilio de víveres, carbón y aparejos, aunque desecháramos algunos de ellos por ser de inferior calidad a los que adquiríamos en el puerto británico. Pero pensando en la obra que llevábamos a cabo, seguramente avisados por nuestro segundo comandante, también nos ofrecían perchas de madera, machos y hembras de timón, cabillas de hierro y otros muchos elementos. Por desgracia, de todo este material solamente pudimos aprovechar la cabilla madre, que utilizamos para los

pernos a fundir. Porque ya las tozas de madera se encontraban en periodo de labra, mientras que los machos y hembras ofrecidos presentaban un tamaño inferior al requerido y, por lo tanto, inútiles para nuestro proyectado timón.

El vapor *Colón* traía órdenes del comandante general de la escuadra, para permanecer en Puerto Stanley hasta que la fragata *Resolución* fuera capaz de batir alas propias o, en el peor de los casos, deber ser remolcada hasta Río de Janeiro, opción que todos desechábamos por largo, con nuestro comandante a la cabeza. No obstante, en el mejor de los casos, navegaría en conserva y ofrecería el apoyo que fuese menester. Lobo llevó a cabo las presentaciones protocolarias de rigor, para pasar a nuestra fragata y ofrecernos día a día el apoyo moral que tanto necesitábamos, aunque les pueda parecer razón extraña. Siempre lo recordaría a lo largo de mi vida con extraordinario cariño, porque actuó en todo momento como un verdadero padre.

Por fin, llegó el momento decisivo de los trabajos. Y me refiero a cuando se debía instalar el timón en su correcta y exacta posición de trabajo. Por desgracia y como otro problema a solventar, la hembra última del sistema debía instalarse a algunas brazas de profundidad. También Cecilio atizaba en cueros, al comprobar que en ninguno de los planos a disposición aparecía la exacta configuración de la silla, factor que adjudicaba al funesto mantenimiento de la colección de planos. No obstante y aliviando dificultades como siempre, consiguió localizar, con un sistema especial por él mismo diseñado, el perfecto conocimiento de los puntos salientes del codaste, que necesitaba determinar para colocar la hembra maldita en su perfecta posición. Para ello necesitó del auxilio del buzo de a bordo y de otro muy profesional, dotado de un excepcional equipo de inmersión, que contrató en los talleres Riverside de Puerto Stanley. Sin embargo, es fácil enumerar estas operaciones, y muy difícil conseguirlo. Porque necesitaron de tres jornadas completas en prueba continua, con los buzos en el agua, hasta que la felicidad exhibida en el rostro de Cecilio nos dio a entender que la operación había sido realizada con pleno éxito.

Por el pozo de la hélice y con el apoyo de una cabria, así como las fuertes manos de los buzos, se consiguió calar por fin el timón en su correcta posición. El trabajo principal había sido conseguido

con esfuerzos de todos y la extraordinaria dirección de Cecilio de Lara. No obstante y en principio, nos llamó la atención, que la cabeza del timón rebasara la cubierta en varios pies. Sin embargo, mientras nuestro ingeniero conseguía encapillar una poderosa caña de cruz, contestaba al comandante, que allí mismo se interesaba como un aficionado más.

—Parece extraño que la cabeza rebase en tanta altura, Cecilio. ¿Se trata de situación normal, o un fallo en las medidas?

—Nada de fallo, señor comandante —creo que Cecilio habría deseado, en aquellos momentos, golpear al comandante con la misma caña—. Así estaba pensado y diseñado. El hecho de que aflore la cabeza a la vista es una seguridad para el caso de que necesitemos entrar en gobierno de emergencia, lo que espero no ocurra.

—¿Y cómo trabajarán los guardines?

—Serán guarnidos de un modo enteramente semejante al del timón original. Bueno, señor, nos falta probar el sistema, aunque estimo que todo ha de correr en buena marcha.

Una vez aplacadas las dudas del comandante, Cecilio continuó con sus trabajos, precisamente para guarnecer los guardines del timón, hasta quedar satisfecho del resultado final. A partir de ese momento y durante una larga semana, se llevaron a cabo una y mil pruebas, hasta alcanzar los límites máximos, para comprobar la bondad de la nueva confección. Y es de admirar que, en dichas pruebas, no apareciera una sola falla ni elemento en mal funcionamiento. De esta forma, Cecilio acabó por ofrecer al comandante la esperada novedad, de que la fragata *Resolución* disponía de un sistema de gobierno apto y útil a su función.

Como les decía, cuarenta y nueve días necesitó el teniente de navío Cecilio de Lara para elaborar el nuevo timón. Y es de tener en cuenta, que la luz solar duraba escaso tiempo, y algunas faenas se continuaban con tarros de luz. También afectaban a la contra las periódicas nevadas que, en ocasiones, obligaban a suspender los trabajos y cubrir todo el material susceptible de quedar deteriorado. También los temporales que azotaron la zona, así como los fríos intensos que son habituales en los inviernos que se sufren en las islas Maluinas, afectaban negativamente a la faena que, no obstante, continuaba su ritmo avante con mayor o menor celeridad.

Puedo aquí comentar, que durante nuestra estancia en Stanley, fueron varios los buques entrados de arribada con peligrosos problemas a bordo. Este fue el caso de una fragata holandesa, a la que se le había corrido toda su carga a un costado y presentaba una visión de muerte casi inminente. También otra unidad del mismo tipo, en este caso francesa, hizo su entrada desarbolada de los palos mayor y mesana, tras sufrir un duro temporal en el cabo de Hornos. Y por último, puedo señalar el terrible caso de una brick-barca dinamarquesa, a la que un terrible golpe de mar se llevó en los dientes a todo el personal correspondiente a la guardia en función. En fin, cosas de la mar y de los que en ella viven.

Aunque no fuéramos conscientes, las obras necesarias para la confección de un nuevo timón, a entera semejanza con el original, fue admirado muy por alto por todos los profesionales presentes en Puerto Stanley. El ingeniero jefe del pequeño astillero de la *Royal Navy*, capitán de fragata Morgan Crusslow, felicitó al comandante de forma efusiva, declarando con sinceridad que había estimado como obra imposible la llevada a cabo en nuestra fragata por el propio personal de a bordo. Nuestro gran señor sonreía, encantado, al recibir aquel aluvión de parabienes. Y es de resaltar, que en todo momento largaba las flores hacia su oficial responsable, Cecilio de Lara, sin recogerlas sobre sus propios hombros. En ese aspecto, don Carlos Valcárcel se mostró siempre como hombre ecuánime y generoso.

En su conjunto, una semana antes de cumplir los tres meses de estancia en el puerto británico, la fragata *Resolución* se encontraba lista para dar avante y proseguir con su derrota. Y aunque el propio Cecilio sugirió salir a la mar para comprobar el sistema en navegación, lo desechó el comandante por considerarlo innecesario. También el mayor general de la escuadra, al tiempo que felicitaba una vez más al teniente de navío de Lara, entendía que no necesitaban de esa prueba final que, más pronto que tarde, efectuaríamos en la mar, pero navegando hacia Río de Janeiro. No obstante, Cecilio solicitó unos días más para probar el nuevo sistema de gobierno en profundidad.

En cuanto al personal, ya a finales del primer mes de nuestra estancia en el puerto principal de las Maluinas, habíamos embarcado a todos los enfermos destacados en la fragata

dinamarquesa, nuestro buque-hospital particular. Y era de alabar el aspecto que ofrecían en público nuestros hombres, perfectamente uniformados y bien abrigados contra las inclemencias del tiempo. Incluso los rostros demacrados habían desaparecido como por encanto, para mostrar ahora rastros de robustez y felicidad. Porque la buena salud, sin duda alguna, bautiza a cada hombre con vientos de bienestar y prosperidad.

Por fin, entre el comandante y el mayor general decidieron la salida definitiva a la mar, en dirección a la capital brasileña de Río de Janeiro, para el día 18 del mes de septiembre, una vez que Cecilio había ofrecido su particular y definitiva novedad, de que nuestra fragata se encontraba con un sistema de gobierno, que entendía a prueba de cualquier estado de la mar. Pensé con cierta alegría, que una nueva etapa de mi vida se cerraba a tachón de espuma. Pero, al mismo tiempo y poco a poco, recortaba millas hacia mi patria y mi familia. Entraba en sueños cada noche como niño recién destetado, sencillamente porque la felicidad que acariciaba mi mente no podía ser más completa.

10. DE NUEVO EN LA MAR

A lo largo del 17 de septiembre, tanto el comandante como el mayor general de la escuadra del Pacífico llevaron a cabo las despedidas oficiales de las autoridades británicas. Y con absoluta sinceridad, agradecieron el apoyo recibido en todo momento, que fue decisivo para conseguir nuestra rehabilitación como unidad de guerra. Una vez cubiertas tales obligaciones, en la mañana del día 18, el comandante ordenaba levar las anclas para quedar libres y poder aproar hacia la nueva aventura. Por fortuna, a excepción del apartado correspondiente a la propulsión, por los motivos expuestos, el resto de los sistemas accionados por medio del vapor, habían sido restablecidos al ciento. Y fue de enorme alegría para nuestros hombres, que las cadenas se cobraran sin fuerza de brazos. Por desgracia y como solía repetirse con demasiada asiduidad, cuando se izaba la cadena de la segunda ancla, fallaba el engranaje. Como norma habitual, en esos casos se despasaba la cadena con rapidez, hasta que el contramaestre conseguía chascar el freno. Y de esa forma, con visible desgana, los marineros y grumetes asignados a la faena, debían encajar las barras en el cuerpo del cabrestante y girarlo con la necesaria lentitud. Sentí una primera oleada de felicidad, cuando el contramaestre primero ofrecía por segunda vez la esperada voz de: *Arriba y clara*[39]. La fragata *Resolución* quedaba libre para navegar y aproar hacia su propio destino.

Tal y como se previera con anterioridad a la leva de las anclas, se habían tendido los cables de remolque al vapor de guerra *Colón*, que debía auxiliarnos hasta dejarnos con la proa franca mar afuera. También se había previsto que nos acompañara en la travesía hasta alcanzar el paralelo correspondiente a Montevideo, puerto al que debía dirigirse. Durante esa navegación y en conserva del vapor, debíamos comprobar una vez más, y ahora en vivo, la fiabilidad del nuevo sistema de gobierno, antes de quedar en soledad y con los medios propios.

Coincidiendo con el correcto estibado de nuestras anclas, pasada

la meridiana, el *Colón* nos avisaba de que disponía de vapor para navegar. Ante nuestra aprobación y como ya mantenía bien afirmados los cables de remolque, dio avante para sacarnos de puerto. Para ayudar en la maniobra de arribada, largamos un triángulo de proa [40], que bebió viento con rapidez. Sin embargo y aunque fuera poca la mar que nos entraba de fuera, el vapor comprobó que apenas podía arrancarnos avante, a causa de la escasa fuerza en la propulsión de dicho buque. En consecuencia, el comandante ordenó largar el velacho de inmediato. Y cuando dicha vela chupó viento al tope, la *Resolución* salió avante con cierta rapidez, de forma que el *Colón* acabó por situarse a nuestro costado de babor, sin ejercer presión alguna en los cables de remolque.

El Comandante del *Colón*, al comprobar que podía ser arrollado por nuestra fragata, y el añadido peligro de que los calabrotes se enrollaran en su hélice, nos pidió que picáramos los cables de remolque con rapidez. Dudó el comandante algunos segundos, pero al comprobar que nuestro sistema de gobierno funcionaba a la perfección hasta el momento, accedió a la solicitud, al tiempo que ordenaba largar trinquete y las dos gavias restantes. Con este trapo arriba, nuestra fragata, bajo un viento fresco del sudoeste, navegaba en dulce y con su gobierno obedeciendo a los mínimos grados de caña. Como decía Cecilio en chanza, el sistema por él diseñado parecía superar al original del astillero británico.

Una hora después, la *Resolución* encaraba mar abierta por sus propios medios, lo que también nos produjo una sensación de plácido bienestar. No debemos olvidar, que muy lejos quedaba la situación en que, al ordenar a los timoneles algunos grados de caña, el buque caía en esa dirección. Una situación normal, salvo cuando se ha padecido navegar sin gobierno durante demasiados días y con una mar que nos comía las entrañas. Cecilio se mantenía en el puente, gozando por cuartos al comprobar el buen funcionamiento de su obra. Al observarlo, el comandante le entró con sorna y buen entendimiento.

—Cecilio, parece que su sistema funciona a la perfección. ¿Estima que así se mantendrá de continuo, aunque tomemos mar de olas blancas?

—Estoy convencido de que así será, señor. El nuevo sistema de gobierno es, en la práctica, gemelo al original. Bueno, aunque

hayamos establecido algunas mejoras, en mi particular opinión.

El comandante saltó en risas, mientras batía palmas. Volvió a entrar por chanza abierta.

—En ese caso, Cecilio, deberíamos proponer que todos los buques de la Armada cambien su sistema de gobierno, para seguir sus indicaciones.

—Creo que sería muy costoso, señor comandante, aunque bastante beneficioso, sin duda.

Mientras en el puente de gobierno nos manteníamos de excelente humor y enhebrando divertidos comentarios, comenzaron a declinar las luces. Como el viento acabó por recostarse del oeste y fresco de fuerza, lo que producía una marejada suelta poco desagradable, el comandante ordenó proa al Norte. La clara intención era cortar paralelos a la mayor rapidez posible y, de esa forma, abandonar las aguas peligrosas, esos malditos *roaring forties* cuanto antes. Al vapor *Colón*, que había salido de Stanley una hora después que nosotros, se le ordenó navegar por nuestra aleta de babor a un cable de distancia. Y de esta forma, entramos en noche cerrada, divisando las luces de nuestro compañero en la posición establecida.

El sentimiento principal, cuando decidí retirarme a descansar, era sentirme convencido de que el nuevo sistema de gobierno funcionaba a la perfección. Lo habíamos probado una y otra vez, mientras esperábamos la salida del *Colón*, incluso metiendo muchos grados de caña, sin que se atisbara de lejos malfuncionamiento alguno. Tumbado en mi jergón, podía volver a soñar con nuestro regreso a casa. Todavía nos restaban por navegar bastantes millas en latitudes peligrosas, esos cuarenta rugientes o cincuenta aulladores que deberíamos atravesar, y donde la mar o el viento te pueden cruzar la cara con extrema violencia. No obstante, en mi interior pensaba que la torta se había volteado con éxito, y no podía presentarse marcha atrás de color incierto.

Aquella noche debía tomar la guardia de alba[41] en el puente de gobierno. Pero ya antes de que Ricardo me despertara con un generoso tazón de café, había comprobado que el buque se movía con cierta violencia. Y una vez asomada la cresta al exterior, comprendí que la gran señora de las aguas había decidido ofrecernos la cara negra, como si deseara aclarar que las buenas

condiciones debían durar lo que ella estimara oportuno. Lo cierto es que el viento había refrescado en tono, para formar a continuación una mar de barbas blancas que nos hacían tomar balances y cabezadas de orden. Sufrimos chubascos duros, que llegaron a desfogar con fuerza sobre nuestra fragata, un tiempo bastante parecido al sufrido en el cabo de Hornos. Sin embargo, ahora el espíritu se abría en cuadros dulces, aunque sea difícil de comprender. La razón no era otra que comprobar, incluso en situación de mar dura, que el sistema de gobierno funcionaba como un reloj de bitácora. De esa forma, nos creíamos capaces de soportar y superar cualquier mar que se nos echara encima. También colaboraba en la empresa, comprobar a nuestros hombres con suficiente fortaleza, dispuestos a dar avante con cualquier encomienda que se les ordenara.

A pesar de los movimientos violentos que la mar nos producía de proa y través, estaba seguro de que las guardias francas conseguirían disfrutar del merecido descanso. Y en verdad que parecía un milagro santero, que nuestra felicidad se basara en una situación de la que todo buque disfruta normalmente: *disponer de gobierno*. El comandante, con su confianza habitual en los oficiales veteranos, nos permitía retocar el aparejo de acuerdo con las necesidades, sin necesidad de su permiso. Y fue sobre las seis de la mañana, con el viento moviendo flecos a fuerza de cascarrón en alza, lindando con un temporal abierto, mientras la mar manejaba olas de gran tamaño, cuando decidí quedar con el trinquete en calzones y la trinquetilla **[42]** de fuerza arriba. Pero sin olvidar, que se había preparado el aparejo de capa, que se mantenía sobre manos, por si fuera necesario adoptar tal situación.

Aunque confiábamos al ciento en el nuevo timón, cuando las olas nos golpeaban a muerte y la espuma blanca nos pasaba palos arriba, pensaba en la posibilidad de que algún golpe de mar se llevara en sus dientes la nueva pala, como había sucedido frente al cabo tenebroso. Además, no podía olvidar que el nuevo timón sobresalía en mayor superficie que en el sistema original, lo que podía facilitar el desastre. Sin embargo, cuando entregaba la guardia, estaba convencido de que ninguna mar sería capaz de mordernos en la zona sensible, y que éramos capaces de cabalgar sobre cualquier ola monstruosa sin recibir daños.

Una vez aclarada en grises la siguiente amanecida, comprobamos que el vapor *Colón* no aparecía en marcación alguna. Y de hecho, no volvimos a observar su silueta en el horizonte. Sin temor a que hubiese sufrido algún golpe de mar de los que hieren muy adentro, estimamos que, una vez comprobada la imposibilidad de localizarnos, habría aproado por derecho hacia Montevideo, su puerto de destino, con importante carga para los buques asignados a la Estación Naval. Y por nuestra parte, nos dirigiríamos en solitario hacia Río de Janeiro, ese puerto con el que habíamos soñado en tantas ocasiones durante los últimos meses.

No crean que la mar y el viento cayeron al ras en escaso tiempo, nada más lejos de la realidad. Porque durante cuatro singladuras completas, fuimos azotados sin misericordia, siendo necesario establecer a bordo los sistemas de seguridad para el personal. También se aumentaron las trincas de aquel material susceptible de producir elevados daños, al quedar con sus movimientos en libertad. No obstante y aunque puedan pensar que la moral se caía a cubierta, al comprobar que los cuarenta rugientes nos seguían azotando sin misericordia, atravesamos aquellas jornadas con el ánimo arriba, incluso cuando en la mañana del día 21 de septiembre, el comandante estimó necesario dar el aparejo de capa y dejarnos llevar a sotavento.

En la noche del día 23, mientras cumplía la guardia de media, desfogó un chubasco de los de sangre y muerte. A pesar del casacón, acabé empapado de huesos y hasta en el alma. Sin embargo, ese fue el momento en que se hizo visible el milagro. Como por arte de magia, el viento caía a tranco largo hasta quedar en fresco de fuerza, al tiempo que la mar rebajaba las crestas con rapidez. Escuché la voz del comandante, que acababa de llegar al puente de gobierno.

—Creo entender, Leñanza, que dejamos a popa los tiempos tormentosos y esas olas que nos mordían de proa a popa. En cuanto lo estime oportuno, cargue la capa y volvamos a emplear el aparejo completo. Como nos encontramos cerca de entrar en los Alisios del Sur, podemos hacer rumbo directo a la bahía de Río.

—Como mande, señor.

—No lo creeremos como cierto, cuando observemos las aguas transparentes del color de la aguamarina. ¿Conoce la bahía de Río

de Janeiro?

—No, señor. Y mucha ilusión me hace repasar sus detalles, que tantas veces he escuchado a mi padre y a mi abuelo.

—Se trata, sin duda, de una bahía maravillosa. Bueno, pronto podremos sacar de los pañoles el aparejo volante, y largarlo para que nos haga volar. Supongo que estará deseando regresar con la familia y conocer ese hijo, que ya debe rondar los tres años.

—Así es, señor. Menos mal que el sistema de Cecilio funciona a las mil maravillas, y lo hemos probado con todo tipo de mar, hasta entrados en temporal. En caso contrario, podía regresar a España con mi hijo bebiendo vino.

—O aguardiente de Cehegín —comenzó a reír, demostrando una vez más su feliz estado de ánimo, del que disfrutaba desde la salida de Port Stanley—. Bueno, situaciones parecidas hemos atravesado muchos oficiales de la Armada. Podrá recuperar el tiempo perdido con la licencia que se nos otorgará a todos.

—¿Licencia, señor?

—No lo dude. Tras una campaña tan alargada y dura como la nuestra, es habitual conceder una generosa licencia a los miembros de la dotación. Así podrá disfrutar de dos o tres meses de entera libertad, para gozar en compañía de su familia. Pero, bueno, ese suele ser el comportamiento habitual de nuestras autoridades. No despliegue este comentario, por si fracaso en mis predicciones.

—Lo mantendré en cerrado, señor, no se preocupe.

En efecto, tal y como esperábamos, las condiciones de viento y mar cambiaron al ciento en escasas horas. A partir de aquella noche, muy cerca de entrar en los Alisios del Sur, los vientos se entablaron del segundo cuadrante y frescos de fuerza, situación que se mantuvo con celestial terquedad, lo que nos cuadraba en dulce para facilitar nuestra navegación. Mi única preocupación era comprobar el desasosiego del oficial de derrota, temiendo recalar a demasiada distancia de lo que la situación de estima marcaba. Intenté tranquilizarlo.

—Por favor, Narciso, no seas histérico. Cualquier hombre de mar es consciente de que, tras varios días entrados en temporal, la situación de estima es papel mojado. Hoy disfrutamos de un sol espléndido, con lo que te se será posible cazar una buena situación.

—Eso espero. Confío en que no se ampare el sol entre nubes a la

meridiana.

—A esa hora lucirá como la estrella de mayor orden, no lo dudes.

Tal y como había vaticinado, Narciso obtuvo una buena situación a mediodía. Y por casualidad, solamente con un error de veinte millas con la de estima. El comandante, a la vista de la carta y en compañía del mayor general, ordenó aproar en demanda del cabo Frío y, de esa forma, tomar la vereda por su sitio correcto, como el mismo aseguraba. También el brigadier Lobo defendía esa derrota, libre de posibles peligros y alejada de inoportunos encuentros. Minutos después y una vez a solas, Narciso me comunicó que estimaba aquella orden un tanto absurda. En su opinión, se podía y debía aproar por derecho a la boca de la bahía, sin riesgo alguno para la navegación y con un ahorro significado de millas. Pero así era mi compañero, que jamás parecía disfrutar de una buena noticia.

Dos días después, el comandante ordenaba largar el aparejo volante[43], con lo que la fragata *Resolución* navegaba con todo el trapo disponible. Y mucho gozamos al comprobar, que llegábamos a marcar los siete nudos de velocidad, arropados en aquel viento fresco del sudeste. Fue el momento decidido para que a bordo se cambiara la situación. Por una parte, se abrían las portas de la batería para que entrara aire fresco y sano. Pero también se aclaraba la maniobra, despasando los cabos de refuerzo tendidos durante el temporal. Y como tanto deseaban, nuestros hombres abandonaban las botas de agua y los casacones, para quedar livianos como príncipes en la situación meteorológica que atravesábamos, y que no debería abandonarnos en mucho tiempo.

Tan sólo los guardiamarinas se mantenían en situación poco agradable, al no disponer de ropaje más propio del estío. Nuestros caballeros habían abandonado El Callao con ropa de verano, y con esa vestimenta, arropados con elementos de fortuna, capearon los fríos del Cabo. No era extraño observar algún caballero con los faldones del frac en intento de capear el terrible frío. Una vez en Stanley, desecharon por completo aquellos harapos veraniegos, para adquirir ropa de invierno. Y arropados hasta el cuello entraban en el clima tropical. Para colmar su desesperanza, al aparecer los cielos abiertos, las prácticas de navegación hacían que debieran observar

sol, estrellas y planetas de forma repetida cada día. No era raro escuchar a estos jóvenes, desear el regreso a los tiempos achubascados y fríos.

Según los cálculos de Narciso, deberíamos avistar el cabo Frío en escasas horas. Para confirmar sus predicciones, en las dos últimas jornadas habíamos avistado unas aves de significativo tamaño y color oscuro. Para nuestra sorpresa, se posaban a bordo de forma tan confiada, que eran abatidos por los marineros con cualquier palo a disposición. Y aunque algunos los comieron por derecho, como si se tratara de pato o ave acuática similar, eran de carne correosa y ligeramente salada. De todas formas, el contramaestre primero, don José Rodríguez, que ya había navegado por aquellas aguas y los reconoció como alcatraces, recomendó cocerlos suficiente tiempo en la perola y mezclarlos al final con la menestra, sugerencia que nadie siguió al encontrarnos cerca de los teóricos manjares tropicales, y con alimentos a bordo en suficiente cantidad.

Aunque no dudaba de las cualidades de Narciso en su materia, recibí una agradable sorpresa cuando el vigiador del palo trinquete cantó tierra a media mañana del día 6 de octubre. Y más todavía, cuando apareció casi a proa una destacada punta que, de acuerdo con las indicaciones del derrotero, Narciso reconoció sin dudarlo como el cabo Frío, unas sesenta millas a levante de la deseada bahía de Río Janeiro. Como ahora exhibía alargada sonrisa, trabé charla con él.

—Mucho se habla de las bellezas de esta bahía, que hemos de atacar en escaso tiempo.

—Y no se exagera. La primera vez que fondeé en ella, me sentí extasiado al contemplar tanta hermosura.

—Jamás fondeé en sus aguas y mucho lo deseo. En general, todos los oficiales, con los guardiamarinas a la cabeza, esperan reconocer esa famosa bahía, de la que tanto se habla. ¿Se trata de una entrada complicada?

—La canal de entrada o, como señala el derrotero, barra de San Sebastián, mantiene siete brazas de profundidad en la bajamar. Se puede acceder por ella con toda seguridad, hasta quedar a escasos cables de la ciudad. El fondeadero es bueno y asegurado a casi todos los vientos.

—Pues podemos felicitarnos. Si continúa este viento, los ángeles

nos depositarán en el mismo centro.

—Estoy seguro de que quedarás extasiado con la simple observación de la bahía. Cuando fue descubierta por Américo Vespucio en 1500…

—Siento corregirte, Narciso, pero al mando de la expedición descubridora se encontraba el marino lusitano Gonzalo Coelho, aunque también navegara el famoso Américo Vespucio a su lado, como simple subalterno. Este italiano fue quien se llevó, sin merecerlo en media onza, la gloria del nombre continental. Una apelación que debió ser, en todo caso, dedicada a don Cristóbal Colón. Y el descubrimiento al que aludes no tuvo lugar en el año que mencionas, sino el primer día de enero de 1502. Por esa razón, se le adjudicó el nombre de Río de Enero, al creer que se trataba de un caudaloso río y haberla descubierto el primer día del año. Posteriormente, a la capital que se levantó en su seno se la llamó, como dicen los portugueses, Sao Sebastiao do Río de Janeiro. Perdona que te haya interrumpido.

—No cesas de sorprenderme, Santiago —Narciso reía de buen humor—. Sabes mucho de casi todo.

—Me gusta leer sobre la Historia.

—A mí también. Por esa razón te diré lo que escribió ese italiano, al que no dispensas especial cariño, extasiado al contemplar la belleza de esta incomparable bahía…

—Vespucio dijo: *Se nel mondo é alcun Paradiso terrestre, senza dubio dee esser non molto lontano da questi luoghi*. No es más que una expresión muy italiana.

—Tienes razón. Seguro que tendrán frases parecidas para la bahía de Nápoles, la de Cádiz, el Cuerno de Oro y otros muchos lugares. Son muy románticos y poetas.

—Totalmente de acuerdo, amigo mío.

—No digo nada más porque seguro que ya lo sabes.

—Tonterías, Narciso.

—Bueno, como jamás surcaste esas aguas, espero que goces al contemplar al Pao de Assucar.

—¿Has dicho Pao de Assucar? Eso en español debe ser Palo de Azúcar. ¿A qué se refiere con esa expresión?

—Es un peñasco de gigantescas proporciones, que emerge a la entrada de la bahía de Janeiro, también conocida por los

portugueses como bahía de Guanabara. Su forma aparenta la cabeza de un animal, si se la observa desde el interior. Pero desde la mar parece que es muy similar a la parte superior del palo de azúcar. Una estampa inconfundible y llamativa, difícil de olvidar.

—Es curioso, pero hay otros accidentes geográficos que ostentan el mismo nombre. Por ejemplo, una montaña en Gran Canaria, una isla del archipiélago filipino, un elevado cerro en la isla de Cuba y, posiblemente, bastantes más. Bueno, el cultivo del palo de azúcar se encuentra muy extendido.

—Tienes razón.

—Es fácil comprender que la capital del Brasil se trasladara hasta aquí en 1762. Creo que fue un acto inteligente del rey portugués, abrir los puertos brasileños al comercio universal. Dicha medida ofreció un impulso económico muy importante de forma general a todo el país, y en particular a esta capital. Creo que fue su primera decisión, cuando desembarcó de un buque británico en estas aguas en 1808, huyendo de Bonaparte.

—Y deseando regresar a Portugal, en cuanto se venciera al prepotente corso. No obstante, si me hubiese encontrado en su caso, habría restado en esta tierra de por vida.

Un par de horas después, divisábamos el espolón de tierra con mucha claridad, aproando en conveniencia para rascar su costa acantilada hacia poniente, una línea rocosa que se ceñía de forma ajustada al paralelo de los 23 grados. Como ya nos entraba la tarde al galope, el comandante, con la debida precaución, ordenaba fondear al abrigo de los acantilados, para esperar al nuevo día y atacar la entrada a la bahía con buena visibilidad. Y en mi opinión, no se trataba solamente de una medida de moderada mesura. Estoy seguro de que el gran señor pretendía que todos quedaran admirados del paisaje, que se contempla al acceder a aquellas aguas.

Al día siguiente, 7 de octubre, con el sol elevado un par de cuartas sobre el horizonte y eliminada la boria matinal, seguimos las indicaciones del oficial de derrota para enfocar la bahía. Y desde que afrontamos cara a cara el Pao de Assucar, también me rendí yo a sus encantos, porque se trataba de un paraje de extraordinaria belleza. La bahía se abría de norte a sur, con una suave inclinación hacia el nordeste en la parte meridional. Su máxima longitud

superaba las cinco leguas[44], descomponiéndose en dos partes desiguales. En principio, abordamos el canal y la bahía propiamente dicha, con unas 25 leguas de circunferencia, que bordea una y mil maravillosas playas de arena en polvo de oro. Posteriormente y en el fondo de una ensenada amplia, se encontraba la barra de entrada o de San Sebastián. El comandante, a causa de ciertos rebufos inesperados del viento, decidió atacarla a palo seco[45], con el auxilio de dos botes con cables afirmados en nuestra proa, y la fuerza de nuestros hombres alistados a la boga.

Al abrir y cerrarse las costeras a partir de la punta de Santa Cruz, de forma caprichosa se formaban islas de las que se entienden como paradisíacas en España, maravillosas penínsulas con cocoteros y ensenadas de ribetes verdes. Más allá, la barra se estrechaba, para dar cabeza casi dos millas después a la capital brasileña, esa ciudad de Río Janeiro desde donde se puede observar la inmensa sábana azul de la bahía, el Pao de Assucar, el Corcovado, el monte de Dona Martha y un grupo montañoso al que denominan *Gigante Acostado*, por presentar la silueta de un hombre echado con las manos juntas sobre el pecho. Y ya en el alto cono de la Gavea aparecía una nariz colosal, que los marinos ingleses adjudican a Lord Hood.

Por fin, el comandante decidió fondear con dos anclas. Y mucho nos sorprendió comprobar la presencia de un elevado número de buques de guerra de diferentes naciones a nuestro alrededor. Sentí elevado orgullo al contemplar que el pabellón de la Real Armada era el mejor representado. Deben tener en cuenta, que allí se encontraba reunida la nueva Escuadra del Pacífico, que todavía mandaba el brigadier Méndez Núñez. Bueno, debo rectificar porque, aunque nada sabíamos, tuvimos conocimiento días después, de que nuestro insigne comandante había sido ascendido al empelo de jefe de escuadra por sus actuaciones en la guerra del Pacífico. También había sido condecorado con la Gran Cruz de Carlos III. Entre las muchas felicitaciones y cartas de agradecimiento recibidas, destacaba una autógrafa de nuestra Señora doña Isabel II, en la que le daba las gracias por su heroica actuación en El Callao.

Otra de las sorpresas recibidas en Río fue tener conocimiento de que nuestro comandante, el capitán de navío don Carlos Valcárcel y Ussel de Guimbarda, también había sido ascendido al empleo de brigadier. Sin embargo, debo aquí declarar, que unas semanas más

tarde tuvimos conocimiento, de que el Gobierno había concedido recompensas y distinciones a todos los que tomaron parte en el combate del Callao. Pero también ascensos de capitán a paje, aunque en este caso, la mayor parte deberían hacerse efectivos al retornar a la Península. Y ese fue mi caso, porque había sido promovido al empleo de capitán de fragata, por haber cumplido los plazos mínimos de permanencia en el empleo anterior. Sin embargo, se trataba de un ascenso un tanto ensombrecido, al generalizarse de aquella forma. No quiero decir que no me supusiera un orgullo contemplar las nuevas vueltas en el uniforme, pero el honor propio quedaba un poco ennegrecido. Por último, también se acuñaron recompensas dedicadas a la campaña del Pacífico y al bombardeo del Callao en particular, que pude lucir en mi uniforme.

Con una simple observación de las unidades presentes en la bahía, era sencillo reconocer que mucho había cambiado la composición de nuestra escuadra. Por una parte, Méndez Núñez izaba ahora su insignia en el tope de la fragata *Almansa*, única que se mantenía bajo su mando, de las seis que habían compuesto la escuadra y tomado parte en las acciones del Callao. Tras los oportunos relevos, ahora quedaban a sus órdenes las fragatas *Navas de Tolosa* y *Concepción*, corbeta *Wad-Ras* y urca *Trinidad*. Quienes hayan leído anteriores cuadernillos familiares, comprenderán que se mudara mi gesto al bies, cuando reconocí las líneas de la corbeta, que tan negros recuerdos traía a mi memoria. Rogué en mi fuero interno, para que aquel maléfico personaje no se mantuviera al mando. Y dichos ruegos debieron ser atendidos, al conocer que el grosero comandante que debí sufrir demasiados meses había sido relevado el año anterior por enfermedad grave. Y aunque peque de maldad insana, debo reconocer que ningún sentimiento de bondad se anidó en mi persona.

Había transcurrido mucho tiempo, pero por fin parecía que los vientos propicios acariciaban nuestras aletas. Ahora sí que olfateaba el regreso a casa con bastante nitidez, lo que me suponía una gran felicidad. Estimaba como muy probable, que se nos ordenara un pronto regreso a España, tal y como habían recibido el resto de las unidades participantes en la campaña del Pacífico. Pero todo quedaba en el aire de momento, mientras mi corazón latía con

fuerza, al observar con detenimiento los mil detalles maravillosos de aquella bahía, que jamás podría olvidar.

11. Descanso en Río de Janeiro

Aquella misma mañana que fondeamos en la bahía de Río de Janeiro, reconocimos, entre los buques extranjeros, al vapor británico *Spiteful*, el hada madrina que nos sacó del pozo negro, cuando nos encontrábamos al límite de nuestras posibilidades. Una vez repuestos los víveres de calidad, de los que habitualmente todo comandante dispone a bordo, el nuestro quiso ofrecer un almuerzo de luces al capitán de fragata Edison, ambos acompañados de sus segundos. Al mismo tiempo, nos avisó de que deberíamos ofrecer un acto similar a los oficiales ingleses, pero como no disponíamos de suficiente espacio en nuestra cámara, deberíamos llevarlo a cabo en un establecimiento de comidas muy afamado, sito en Botafogos, a media legua de la capital imperial.

Una vez presentado nuestro gran señor al comandante general de la escuadra, ambos decidieron, a la vista de los extraordinarios servicios prestados por el comandante del *Spiteful*, elevar especial informe al Gobierno para que se le recompensara adecuadamente. Y sin dudarlo, se comisionó al ministro de Marina para que encargara a la fábrica de los señores Torres de Santander, un sextante de orfebrería, con su pie y horizonte artificial, todo bien presentado en una caja de madera de excelente calidad. El producto final, que honraba muy por alto nuestra industria nacional, le fue entregado en especial ceremonia, como inolvidable recuerdo por todos los auxilios y detalles prestados a nuestro buque.

Durante la primera semana de estancia en la capital brasileña, debí soportar sentimientos contrapuestos. Por una parte, gocé a fondo al recorrer las calles y visitar los accidentes naturales que más nos sorprendían. Sin embargo, también la bicha mordía tripas adentro, al mostrarnos en sueños el posible regreso a España y, de esa forma, poder abrazar a nuestras familias. Como nada se nos comunicaba sobre posibles fechas, el desasosiego aumentaba por batientes. Todos nos preguntábamos por qué se dilataba nuestra definitiva partida. Y en poco deseable condición, entrábamos en

comparaciones con aquellos buques que, sin haber sufrido nuestras terribles circunstancias, ya se encontraban de regreso en los puertos españoles.

A lo largo de aquella primera semana, corrido como ramal de pólvora el tema de la confección de un nuevo timón por personal de a bordo, fueron muchos los oficiales españoles y extranjeros que acudieron a la *Resolución* para admirar una obra, que estimaban imposible. Cecilio se cubrió de gloria, al exponer una y otra vez el sistema empleado, apoyado por planos y esquemas que mostraba sobre un improvisado atril en la toldilla, actuando como afamado rector de cátedra ante alumnos aventajados. Y para colmar su emotivo orgullo personal, en la orden del día de nuestra escuadra, el propio Méndez Núñez hacia una muy especial mención del oficial, teniente de navío Cecilio de Lara y Castro, por su extraordinaria profesionalidad y espíritu de superación, al llevar a cabo aquella magnífica obra, según su idea y planos, de un timón que, más que provisional, podía definirse como de factura original y en toda forma. El comandante general añadía su gran satisfacción, al hacer saber a los miembros de la Escuadra, la inteligencia y acierto que dicho oficial dejó demostrados con el tiempo empleado y escasos recursos materiales con que contaba. Al mismo tiempo, declaraba acreedor a ser mencionado al personal de la Maestranza, que había cooperado en la obra, sin olvidar la acertada dirección que el comandante de la fragata impuso a lo ejecutado. Después de exponer su recomendación al Gobierno de S.M. a los ya nombrados, concluía invitando a los jefes y oficiales de los otros buques, a pasar por la fragata *Resolución* para enterarse a fondo de tan extraordinaria obra. Y de forma especial, debían asistir de forma obligada los caballeros guardiamarinas embarcados en la Escuadra al completo, acompañados por sus oficiales encargados, que debían exponerles los detalles de aquel timón de nueva cuña.

Entre visitas a bordo y los ratos que podíamos dedicar a nuestro propio y particular disfrute viajero, atravesamos la primera semana, sin recibir noticia alguna sobre los planes de futuro. Y debo corroborar que mucho se hablaba entre nosotros, de las posibilidades que se ofrecían a las bandas, así como los corrillos entre las clases subalternas y marinería, que también elevaban rezos para partir hacia España cuanto antes.

Por gracia divina, todo llega en esta vida, ya sea para bien o para mal de nuestras almas. En la mañana del día 14, el comandante llamó a Junta de Oficiales en nuestra cámara. Creo que mi corazón entró en vibraciones de orden, porque en aquella reunión debería exponerse con claridad nuestro cercano futuro, así lo entendía al menos. No obstante, cuando el comandante entraba en la cámara y era correspondido con la obligada cortesía de ordenanza, no las tenía todas en la bolsa y eran muchos los interrogantes que la bicha interna mostraba en luces apagadas. El comandante se entretuvo durante algunos minutos en animada y apartada charla con el segundo, lo que todavía marcaba roderas más a fondo en nuestros espíritus. Por fin, el gran señor se elevaba para dirigirnos unas palabras, acercándose a un improvisado atril. Y les juro por mis antepasados, que no se escuchaba en la cámara ni el vuelo del insecto más ruidoso. Antes de lanzar su primera frase, giro su vista en redondo, al tiempo que nos ofrecía una bondadosa sonrisa, que mucho animó los corazones de sus oficiales.

—Señores oficiales, comencemos la Junta sin mayor demora. Bueno, les supongo inquietos y expectantes ante las posibles noticias sobre nuestro cercano futuro, una condición lógica y más que comprensible. En reunión mantenida con el comandante general de la escuadra y su mayor general, apreciamos todas las posibilidades que se podían tomar, de forma especial dos de ellas. La primera era contemplar la entrada de nuestra fragata en el dique de la Naviera Sousa, para reparar de forma definitiva el codaste y sistema de la hélice, con lo que nuestra fragata volvería a ser un buque de vapor en plenas condiciones. Sin embargo, dicha acción llevaría aparejado el desembarco de toda la dotación y su necesario arrancamiento en edificios en tierra. En su conjunto, tal decisión conllevaría una estancia en Rio de unos tres meses y, como era de suponer, un gasto muy elevado.

Aquellas primeras palabras nos entraron en el espíritu como bombarda de orden, atizando más aún los nervios que se tensaban sin medida. Menos mal que el comandante continuó con rapidez.

—La segunda opción era la de efectuar la travesía hacia España a vela, tal y como hemos manejado el buque hasta el momento, desde que abandonamos el fondeadero en El Callao. Ya saben que tanto el jede de escuadra Méndez Núñez, como yo mismo, somos

bastante partidarios de la navegación con el aparejo propio. Además, con esta solución se evitaba un gasto enorme, que podría condicionar el futuro de la escuadra que aquí permanecerá. Como no deseo mantener la incertidumbre en sus pechos un segundo más, puedo comunicarles que, en la citada reunión y como decisión final, hemos establecido para el próximo día 29 de este mes la partida definitiva hacia España de la fragata *Resolución*, bajo mi mando.

Aunque no batiéramos palmas ni dejáramos que en nuestros rostros aparecieran los verdaderos sentimientos que nos barrían, estoy seguro de que en todos los presentes se abrieron canales de euforia y satisfacción plena. Por mi parte, me sentía plenamente feliz, al pensar que, en dos semanas, abandonaríamos el puerto americano para regresar a casa y abrazar a nuestras familias. Pero dejé tales sentimientos a la banda, para centrarme en las palabras del gran señor.

—Tras una campaña tan alargada y penosa en muchos aspectos, el comandante general ha decidido conceder a toda la dotación una licencia de dos meses, tal y como ha sucedido con los otros buques de la escuadra. Ya sé que pensarán en nuestra particular vivencia, que ha sobrepasado con creces en penas y trabajos a los demás buques. Es posible que mereciéramos tres meses de descanso y absoluta relajación, tras una comisión tan alargada, y así se lo expuse por derecho al jefe de escuadra Méndez Núñez. Me contestó que, en ese caso, algunos podrían considerarse rebajados en la comparación, lo que crearía un ambiente no muy propicio entre las dotaciones bajo su mando. Di por buenas sus razones sin mayor discusión. Les aseguro, por haberlo vivido, que dos meses de entera licencia es un largo periodo y, posiblemente, muchos de ustedes desearían regresar al servicio activo, antes de que se cumpliera el plazo ordenado.

El comandante se tomó un ligero descanso, como si deseara conocer nuestros verdaderos sentimientos, con solo observar los rostros de sus oficiales. Retomó su parla con rapidez.

—Deben conocer un dato importante. La fragata *Resolución* ha sido asignada a la capitanía general de Cartagena, puerto al que nos dirigiremos directamente. Entregaremos el buque al personal del arsenal, para que se lleven a cabo las obras necesarias, y que esta fragata vuelva a ser un buque de guerra a vapor con las máximas

garantías. Al igual que ha sucedido con otros buques de la escuadra, fueron muchos los homenajes recibidos a la llegada a puerto español. Y como somos el primero que lo hará en Cartagena, es lógico pensar que se nos tributarán parecidos cumplidos y deferencias. Soy consciente de que muchos de ustedes mantienen sus familias en Cádiz o sus cercanías. Pero, bueno, tras los años atravesados en dura separación, no les será muy inoportuno soportar el transporte necesario por tierra.

El comandante miró hacia el segundo con un expresivo gesto, como si le rogara el recuerdo de alguna noticia de interés. Con rapidez, se escuchó su voz al declarar solamente: Urca *Trinidad*. Nuestro señor le ofreció una sonrisa de agradecimiento.

—Había olvidado un dato de cierta relevancia. La urca *Trinidad*, cuya presencia habrán observado en la bahía, también ha de regresar a España. Por esa razón, ambas unidades navegaran a vela y en conserva, por si fuera necesario prestarse apoyo en algún momento. Debo reconocerles que es extraño el caso de ese buque. Se trata de la última urca recibida para la Armada, y supongo que no aparecerá otra en el futuro, al ser unos buques claramente obsoletos. Durante la Guerra de África, nos fue ofrecida por la Marina francesa sin contraprestación alguna, oferta que siempre complace. Hasta aquel momento, se la conocía como transporte de guerra *General d'Hautpoul*, aunque presente con claridad líneas y aparejos propios de la tradicional urca. Sin embargo, la entrega se demoró por causas desconocidas hasta el año 1864. Y aunque no quedaba razón alguna de la idea primigenia, se recibió esta urca en el arsenal de Ferrol con todos los honores, aunque fuera un buque más propio del siglo XVIII. Allí se acondicionó a nuestras costumbres y tradiciones, al tiempo que se armaba en conveniencia. Y según se comenta, se trata de un buque con su estructura en muy buenas condiciones y muy velero, aunque un tanto trasnochado en el tiempo. No es de esperar, que nos retrase en la navegación hacia España. Bueno, incluso es posible que retrasemos nosotros su marcha. Y también considero de interés que sepan que a la *Trinidad* se le ha ordenado dirigirse a Cádiz. Por esta razón, a partir del momento en que nos separemos, continuaremos nuestra travesía en solitario hasta el puerto de Cartagena.

Ahora el comandante se detuvo, consciente de que había

rematado toda la información que debía comentar. De nuevo nos ofreció una sonrisa benevolente, antes de entrar en trance final.

—Bien, señores oficiales, eso es todo o, al menos, los datos principales que deseaba exponerles. Aprovechen las dos semanas que nos restan para la definitiva salida. Que se recorra el buque a fondo, de proa a popa, especialmente en cuanto al aparejo. El velacho que se nos rifó ha sido confeccionado en tierra por una empresa de lonas y velas. Y estimamos que con un buen resultado. También deben emplear estos días finales en la capital brasileña, para adquirir los detalles con los que, estoy seguro, desearán obsequiar a sus familiares. No creo que sufran problemas económicos, porque han cobrado de golpe un año de salario. Pero deben saber, que en la mayoría general de la escuadra disponen de un listado con un buen número de establecimientos, en los que ofrecen un generoso descuento a los marinos españoles. Y esto es todo. Si les surge alguna duda, es el momento de elevarla.

Como un detalle me rondaba por los intestinos, alcé mi cuerpo sin dudarlo.

—No es nada importante, señor. ¿Podría decirnos si al llegar a la Península, entraremos en Cádiz antes de atacar el Estrecho?

—En principio, mi idea es cumplir la orden de comisión y dirigirnos directamente a Cartagena. No obstante, todos somos conscientes de los caprichos tan habituales en algunas autoridades, así como las necesidades que se nos puedan aparecer en la larga navegación desde Río, que nos obligarían a entrar en el arsenal de La Carraca. Ya veremos cómo se cuece la torta, llegado el momento.

Como nadie expuso otra pregunta, la Junta se disolvió a continuación. Las sonrisas aparecían en nuestras bocas con facilidad, y los comentarios que cruzamos se centraban en el mismo tema. En un par de semanas, abandonaríamos el continente americano para regresar junto a nuestras familias. Una vez más, el rostro de Mencía y de mi hijo aparecieron con nitidez en el cerebro. Una travesía más y podría conocer al nuevo Leñanza. Muchos días deberíamos atravesar en la mar para conseguir nuestro anhelado objetivo. Sin embargo, como disponíamos de punto seguro de arribo, la navegación podría convertirse en una agradable experiencia. Ahora sí que los sueños parecían hacerse realidad.

Como mi principal dedicación a bordo era la de la batería

principal en todos sus aspectos, poca faena se me presentaba por la proa. Por tal razón, pude dedicar bastante tiempo a pasear por la capital brasileña en tono de despedida, así como adquirir algunos obsequios para la familia. Y aunque pueda parecer un desatino, acabé por adquirir un mantón de Manila para Mencía. Era consciente de que los buenos ejemplares se encontraban en la capital Filipina, aunque también se tejían en perfecta imitación en la capital cubana. Allí precisamente, en La Habana, había comprado uno en mis primeras navegaciones como guardiamarina, para regalar a mi madre. Y como mucho le había gustado, y los que se ofrecían en el comercio brasileño aseguraban una procedencia de Manila en la que no creía, adquirí uno de excelente material y precioso bordado. También compré los clásicos juguetes para mi hijo, aunque debiera cambiarlos al recordar que ya había cumplido los cuatro años.

Aunque, en principio, pensamos en ofrecer a los oficiales ingleses del *Spiteful* un almuerzo, acabamos por rematar la previsión de una cena por todo lo alto en ese establecimiento que nos habían recomendado, encantadora posesión de comidas en una hacienda ubicada en Botafogos, local muy frecuentado por hombres de elevada fortuna. Y mucho nos sorprendió comprobar la presencia de alegres y bulliciosas francesas, de las que actuaban en los cafés cantantes tan de moda, acompañando a maduros brasileños con barriga cardenalicia y faltriquera a reventar.

El último día de estancia en Río, bajé a tierra para gozar de un excelente almuerzo en Casa Benavides que, según me había informado el segundo comandante, se consideraba como el mejor establecimiento de su clase. Decidí invitar a mi compañero Cecilio, a quien había prometido tal dedicación, si el timón llegaba a funcionar correctamente, allá por las primeras jornadas atravesadas en Stanley, cuando, en verdad, pocos creían que nuestro amigo fuera capaz de tal hazaña. Comimos y bebimos con generosidad, degustando lo que estimábamos como platos de origen portugués, aderezados con especias y elementos brasileños, que entendimos como manjares más propios del paraíso. Y en cuanto a los caldos, a los que éramos tan aficionados, conseguimos degustar unos tintos de cuerpo entero y origen francés, para rematar la obra con unos dulzones de Madeira que nos dejaron un regusto más que

placentero. Para alistar el cuerpo en orden de revista, también embuchamos una frasca de aguardiente que, para nuestra sorpresa, se declaraba de origen gallego. Como es fácil imaginar, abandonamos la casa de comidas con el ánimo en las nubes y un andar un tanto incierto. Sin embargo, los sentimientos de bienestar y feliz placidez nos inundaban de la cabeza a los pies.

Cuando esa última noche me tendí sobre el jergón, puedo declarar bajo juramento de leyes que, en pocas ocasiones, me había encontrado inmerso en tal felicidad. Y entré en sueños como niño recién amamantado, rodeado de colores en prenda dulce y sin resquemor alguno. Todo se conjuraba para hacerlo posible y fantasear en ese futuro que se nos abría a proa. Bien sabía que debemos disfrutar de esos momentos con la mayor intensidad y, de esa forma, compensar todos los atravesados con angustia.

12. ABANDONAMOS EL CONTINENTE AMERICANO

Como si todos los dioses de la mar y de los fondos quisieran conjugar en gloria aquel esperado día, comprobamos con infinita alegría que ningún detalle se corría en colores oscuros. Tras un amanecer esplendoroso, muy habitual en la bahía de Río de Janeiro, con cielos despejados al ciento y un brisote agradable del sur-sudeste, picaba la campana de a bordo las ocho de la mañana del 29 de octubre, cuando el comandante de la fragata *Resolución* ordenaba con voz rotunda:

—¡Leva!

Poco tiempo necesitó el contramaestre primero, don José Ramírez, para comenzar a impartir por medio de su chifle plateado, las instrucciones necesarias a la maniobra sin necesidad de una sola voz. Mientras la cadena engranada al barbotén **[46]** comenzaba a ser izada con la habitual lentitud, puedo jurar que fuimos más de uno y de dos los que cruzamos dedos a la espalda, en rendida súplica a las bichas negras, para que el sistema de leva del cabrestante no llamara a malas. Se trataba de una desgracia repetida en el tiempo, lo que hacía necesario, en tales casos, que nuestros hombres entraran a la fatigosa rueda de penados sin remisión. Pero por gracia de los cielos azules que cubrían la bóveda, casi media hora después escuchábamos la esperada voz del contramaestre que, desde el castillo, nos llegaba con fuerza al puente de gobierno y aligeraba nuestros corazones.

—¡Arriba y clara ancla de babor! ¡Arriba y clara ancla de estribor! ¡Maniobra de anclas lista y estibada a buen viaje!

Ya nada nos unía a los fondos. Y componía un bellísimo pensamiento, tener en cuenta que, hasta tocar puerto español, ninguna cadena o maroma nos amarraría a tierra en permanencia. Estaba seguro de que, en aquellos momentos, serían muchos los que trazarían en su mente parecidos sueños. Pero no lo entiendan como bisoñez impropia de oficiales veteranos o malquerencia a la vida de

a bordo, nada más lejos de la realidad. Para comprenderlo con detalle, tengan en cuenta solamente los años que llevábamos lejos de nuestra patria y de nuestros hogares.

En aquellos momentos, intenté pensar en el rostro y figura de mi esposa, Mencía. Y como sucedía últimamente en triste repetición, me costaba un trecho largo recordar los detalles con nitidez, como si se hubiera difuminado con el paso del tiempo. Y mucho sufría al ser consciente de que, incluso, podía haber mudado de forma notable en aquellos años. No obstante, pronto regresaba a la realidad y podía imaginarla acostaba a mi lado, en nuestra alcoba, mientras la cubría de besos y caricias. Esa es también una importante característica del hombre de mar, atado en driza fuerte a los pensamientos que le insuflan la resistencia necesaria.

Como el soplo entraba en toda la bahía con rebufos continuos e indeseados, habíamos preparado las embarcaciones necesarias para que procedieran al duro remolque de la madre. Sin embargo, nos sorprendió observar la presencia de un poderoso remolcador a vapor, que se situaba de forma inequívoca por nuestra proa, dispuesto a largarnos el cable de remolque. Aunque no sabíamos qué autoridad nos enviaba un maná de tal calibre, bien sabe el dios Neptuno que no lo dudamos un segundo. Cobramos de las guías lanzadas con precisión, hasta dejar bien afirmadas las gazas en las dos bitas maestras de proa. A continuación, ofrecimos la señal de que nos encontrábamos listos para ser remolcados.

Por fin, llegó el momento de abandonar aquella maravillosa y única bahía, de nombre nativo tan seductor, *Guanabara*. Y juro que no exagero una mínima onza, al declarar por derecho que allí habíamos disfrutado alargadas semanas, hasta dejar el buque listo para afrontar la travesía definitiva. También es tan cierto como el contenido de los Santos Evangelios, que me entristeció sobremanera comprender que abandonaba aquellas inigualables aguas cristalinas de color turquesa, sin conocimiento de si, alguna vez, regresaría a contemplar sus arenas y accidentes inolvidables. Antes de separarnos definitivamente del fondeadero y siguiendo el protocolo al que nos obligaban las normas del ceremonial marítimo, saludamos a nuestra insignia en trémolo, y a las extranjeras presentes en la bahía por cordada lisa. Todas contestaron con el habitual mensaje, que se podía traducir como: *Vientos propicios y*

mar generosa. Buen viaje.

Sin problema alguno, el remolcador comenzó a dar avante de forma progresiva, consiguiendo remolcarnos con extrema facilidad. Y se trataba de la situación habitual, aunque no pudiéramos olvidar los intentos de la fragata *Peter Fordt*, aquel buque dinamarqués que no consiguió movernos una miserable cuarta durante las singladuras de terror, hasta conseguir que todos los cables y maromas de remolque acabaran por faltar.

Apenas nos habíamos movido unas pocas yardas desde nuestra posición de fondeo, cuando se abarloó a nuestro costado de estribor un bote de la urca *Trinidad*, nuestra compañera de travesía. Con extrema agilidad, un joven alférez de navío trepaba por la escala de gato tendida. Llegado ante nuestro comandante, se presentó con extrema corrección.

—Quedo a vuestras órdenes y servicio, señor comandante. Alférez de navío Manuel Bestrince, de la dotación de la urca *Trinidad*.

—¿Sucede algo importante a su bordo, Bestrince?

—De escasa monta, señor. Cuando levábamos, ambas anclas han zarpado del fondo en orden, pero llegado a superficie muy encepadas. Mi comandante calcula que necesitaremos un par de horas como mínimo, para aliviar nuestra maniobra y poder emprender la salida.

—Entiendo. Comunique a su comandante que lo esperaremos fuera. Y que no se agobie. Por fortuna, estimo que vamos a disfrutar de una plácida travesía, sin prisas de ningún tipo.

—Así se lo comunicaré a mi comandante, señor. Muchas gracias.

Mientras el remolcador continuaba con su faena, observamos a la fragata *Concepción*, unidad de nuestra escuadra, que salía a la mar para desempeñar un crucero ordenado por el comandante general. Supusimos que se trataba de presencia naval, más que otra cosa. También nos despedimos de ellos por medio de señales de bandera y clásicos contenidos de bienaventuranza. Pero por fin llegó el dulce momento de que, por orden de nuestro comandante, se ordenaba al remolcador concluir con la faena impuesta. Una vez con el cable sin tensión, largamos las gazas, que fueron cobradas diligentemente por el personal del tortugón brasileño. Y comprobada nuestra entera libertad de movimientos sobre las

aguas, el gran señor ordenó a voz en pulmón de ondas.

—¡Largar mayores y foques!

En aquellos momentos, el soplo se mantenía entablado del sudeste y fresquito de fuerza. El comandante se acercó al planero de la derrota, en el que Narciso había situado las cartas necesarias para la entera travesía.

—Vamos a ver, Narciso, dígame qué hemos de hacer para no perder demasiado tiempo en la derrota hacia España. Piense que todos a bordo suspiran por llegar a sus hogares cuanto antes.

—No me cabe duda, señor.

—Bueno, de momento nos mantendremos en facha más o menos rígida, hasta que nuestra compañera asome el morro por la boca.

—Pues en cuanto a la derrota a seguir, usted dirá, señor. En estos momentos nos encontramos en la misma raya del Trópico de Capricornio, sobre los 23 grados sur, de forma aproximada. Ya sabe que esa latitud varía anualmente. Al cabo Frío, que deberemos doblar en escaso tiempo, le corresponde una latitud pareja a la mencionada. Y posteriormente…

—Todo eso lo conozco, Narciso. Por favor, no me cuente el Quijote, que lo leí varias veces. Pero ya que ha mencionado ese particular trópico, me cubre una curiosidad. ¿Por qué se le denomina como Capricornio?

—Pues porque, de acuerdo con la Astronomía clásica antigua, señor, cuando se producía el solsticio de verano en el hemisferio sur, el Sol se encontraba en la constelación de Capricornio, aunque hoy en día ya no sea así, con el paso de los años que cambian las condiciones astronómicas. Este trópico señala el límite meridional de la llamada como Zona Intertropical, comprendida entre los trópicos de Cáncer y Capricornio.

—Eso también lo sabía —el comandante soportaba mal la habitual tendencia de Narciso, para exponer sus conocimientos a fondo de culebras y durante horas, si lo consideraba preciso—. Pero vayamos al grano. Como primer escalón a salvar, deberemos atravesar la jodida zona de las calmas, que se abren entre los veinte o veinticinco grados de latitud norte y sur, según las diferentes teorías y estaciones del año, que no vamos a repasar. Debemos pensar como se hacía en la época de la vela pura. Porque esas 150 millas aproximadas, que deberemos atravesar a la buena o a la

mala, se pueden cubrir con muescas de sangre.

—De sangre o de caballos sobre el agua, señor —Narciso reía su propia gracia, aunque cerró la boca al golpe, cuando observó el gesto serio del gran señor.

—Narciso, por favor, deje los caballos a la banda. Ya no se lanzan al agua, que yo sepa.

El alférez de navío González Font, que montaba la guardia de subalterno en mi compañía, me preguntó en voz baja.

—¿Qué es eso de los caballos lanzados sobre el agua, señor?

El comandante, que presumía de oído fino, había escuchado la pregunta y se giró hacia mí.

—¿Conoce la leyenda del mar de los caballos, Leñanza?

—Por supuesto, señor, aunque no la apunte como leyenda sino, más bien, como una realidad.

—Tiene razón en sus palabras y rectifico. Pues explíqueles al alférez de navío y caballeros guardiamarinas, la historia de los caballos húmedos.

—Como ordene, señor, y encantado.

Me giré hacia los jóvenes oficiales, dispuesto a cumplir la orden. Sin embargo, no pude dejar de recordar la última vez que había manejado tales argumentos, en el puente de gobierno de la corbeta *Wad-Ras*, ante aquel grosero comandante a quien había llegado a odiar profundamente. Comencé con la tarea sin perder más tiempo en elucubraciones mentales.

—Como le decía al señor comandante, no se trata de teoría ni leyenda alguna, sino de una demostrada realidad, que aparece en un buen número de crónicas. Bueno, los británicos también la denominaban *Latitudes de los Caballos*.

—¿Ha dicho Latitudes de los Caballos, Leñanza? —El comandante entraba de nuevo, ahora con tono sarcástico y sonrisa aparejada—. Me parece que esa última definición brota por libre de su calenturienta mente histórica.

También yo sonreía ahora, siguiendo el tono chancero. Pero reanudé mi narración con rapidez.

—Por favor, señor comandante, seguro que también esa acepción la habrá escuchado en alguna ocasión, aunque en la actualidad haya perdido casi toda su vigencia. Aclararé que la primera vez, que en un informe apareció tal denominación, fue

gracias al teniente de navío Patricio Borrego. Mandaba el bergantín *Pilar*, en los primeros años del pasado siglo, con derrota que, proveniente del Río de la Plata, se dirigía hacia Cádiz. Tras varios días sin respirar ni un miserable vagajillo[47] entrado de rondón, intentaba adelantar alguna milla en la zona de las calmas, cuando entró en una noche cerrada y sin un mínimo alumbramiento de la luna. Con la amanecida y para sorpresa de todos, el bergantín se encontraba rodeado de caballos muertos en inmensa cantidad, hinchados como un pellejo de vino, que se mecían de forma indolente en la superficie del agua. A veces se respiraba un aire fétido, proveniente de aquella podredumbre putrefacta, con visibles restos sanguinolentos, posiblemente pasto de tiburones u otros carroñeros marinos. Por tal razón, Borrego comentó en su parte de operaciones y campaña, ese nombre de *Mar de los Caballos*.

—¿Qué hacían esos caballos muertos a decenas sobre las aguas, señor? —preguntaba el alférez de navío González, evidentemente interesado en el tema.

—Pues es muy sencillo. Cuando un convoy de buques en dirección al Nuevo Mundo quedaba clavado con estacas duras en la famosa zona de las calmas, y los días comenzaban a transformarse con insoportable lentitud en semanas largas, acababa por ser necesario racionar el agua a grifo de muerte. Y como es lógico pensar, los caballos, que tanto líquido necesitan a diario, eran los primeros elementos en ser sacrificados, aunque se tratara de elementos de extrema importancia en su puerto de destino. Se comenta que los británicos los lanzaban al agua sin misericordia, por lo que los animales necesitaban de bastante tiempo para perder la vida ahogados, espantosos sufrimientos entre relinchos de muerte. Al hincharse las pieles, acababan por flotar en superficie como un odre vacío. Los españoles, sin embargo, no eran tan crueles y más prácticos. Cuando se decidía eliminarlos, el matarife se encargaba de ellos, que acababan por engrosar las pucheras de a bordo en forma generosa, aunque hubiera más hueso que carne. En ocasiones, incluso se acababan por lanzar al agua todos los elementos pesados; enseres, balerío e incluso alguna pieza artillera, intentando ganar una décima de milla más.

—¡Qué horror! —Comentó el caballero de la Rigada, espantado de la imagen que en su mente se abría—. Deberían sufrir mucho

esos animales.

—Por supuesto. Pero, bueno, de ahí proviene la acepción de Mar de los Caballos, que acuñó Borrego por primera vez y que, en mi opinión, es bastante conocida para todo aquel que haya leído nuestras acepciones marítimas tradicionales. Los británicos, sin embargo, lo denominan Latitud de los Caballos. Y no solamente por diferenciarse de nosotros, sino porque en la latitud aproximada de los 30 grados norte, en la zona que conocemos como de altas presiones, ahora lo sabemos por los barómetros, también se producían unas encalmadas de orden, que obligaban a sufrir las mismas acciones sobre la restricción del agua y efectos secundarios. Como es de suponer, en esa zona seguían lanzando los caballos al agua, llegado el momento de necesidad. De ahí que la denominaran Latitud de los Caballos y, por extensión, aplicaran también esta designación a la zona de las calmas. Esta acepción aparece incluso en tratados británicos de navegación. Como pueden comprobar, no se trata de invento alguno por mi parte, sino de una realidad que aparece en informes y tratados náuticos. Y creo, señor comandante, que esto es todo en líneas generales.

—Muchas gracias por su perfecta disertación, Leñanza. En verdad que siempre aprendo algo nuevo, cuando narra cualquier efeméride histórica. Pero dejemos el tema de los caballos a la banda, y continuemos con los detalles de nuestra derrota. Vamos, Narciso.

—Como ordene, señor.

—Recuerdo que, en una ocasión, en derrota de Río a España, el comandante de la fragata en que me encontraba embarcado decidió navegar todo lo posible hacia el norte, sin alejarse demasiado de la costa americana. Estaba convencido, por su experiencia en ocasiones anteriores, que allí aumentaban los vientos, hasta el momento de alcanzar el ecuador.

—Es muy posible que sea cierto, señor, aunque lo desconozco. Y no creo haberlo leído en los derroteros que he consultado.

—No crea que en los derroteros aparece todo, Narciso. En ese caso, he decidido que navegaremos con rumbos de componente norte, hasta que nos encontremos tanto avante con el cabo de San Roque, que debe encontrarse sobre los cinco grados de latitud sur, momento en el que la costa sudamericana se tiende con brusquedad

hacia poniente. Y ya por esa zona nos buscaremos la vida entre las encalmadas que, sin posible remisión, sufriremos en mayor o menor medida.

—Quedo enterado, señor.

De esta forma, una vez que, a mediodía, aparecía la *Trinidad* por la boca de la bahía, se le ordenaba seguir nuestros movimientos sin exactitud alguna y con posiciones relativas al gusto. Doblamos con facilidad el cabo Frío, para arribar hasta casi aproar a rumbo norte, con el viento fresquito del sudeste, que nos permitía navegar a un largo con entera satisfacción. La *Resolución* parecía haberse adaptado a su nuevo papel de buque a vela, y su aparejo chupaba el viento como madre encelada. En esta situación llegamos a marcar los cinco nudos, cuando la ventolina aumentaba a fresco y podíamos largar hasta la pañoleta fina de los oficiales.

Como siempre sucede en esta vida de nuestros pecados, los cuerpos se acomodan al buen vivir con extrema facilidad. Digo esto porque durante bastantes singladuras, continuamos en la misma disposición, incluso consiguiendo a veces entrar de empopada pura, cuando la ventolina rolaba alguna cuarta hacia el sur. Sin embargo, lo que ya nos parecía situación eterna hasta alcanzar el estrecho de Gibraltar, se vino abajo como castillo de naipes de forma abrupta y sin aviso previo, una condición bastante habitual sobre las aguas. Debíamos haber cortado el paralelo de los diez grados un par de días atrás, todavía bien ajustados en nuestra trepada hacia el norte, a unas cincuenta millas del perfil americano, cuando comprobamos a mediodía, que el trapo quedaba en cuelgue, sin un mínimo suspiro que le insuflara alguna tensión. Narciso fue el primero en reaccionar.

—No creo que hayamos entrado de cabeza en la peor parte de esa maldita franja, señor. Nos encontramos a la altura de la ciudad brasileña de Natal, a escasas millas del cabo de San Roque. Y deberíamos…

—Narciso —entraba el comandante de buen humor—, puedes creer lo que quieras, pero comenzamos a sufrir la zona de las calmas de verdad y a tono severo. Y más que renegar como pilastras, deberíamos estar agradecidos al Altísimo, porque nos restan escasos grados para cruzar el ecuador. Caigamos a estribor cinco o seis cuartas. De esa forma, lo poco que avancemos, lo será

en la adecuada dirección.

—Como ordene, señor.

No me preocupó en exceso la entrada en la zona de las odiadas calmas, tan caprichosa en cuanto a la dirección y fuerza del viento, como cortesanas engolfadas en sedas. Sin embargo, se me había quedado grabada en la sesera una frase del comandante, en la que había pronunciado la mágica acepción: *nos restan escasos grados para cruzar el Ecuador*. Los que se fijaran en mi rostro, no comprenderían la sonrisa que aparecía en mi boca. Quien haya leído el anterior cuadernillo familiar, comprenderá que estaba pensando en el comandante de la *Wad-Ras* y mi enfrentamiento con él por causa del paso del Ecuador. Pero debía prepararlo bien y tocando los palos necesarios, sin incurrir en error alguno. Y a ello me apresté.

Con el perfil bien trazado en mi sesera, decidí abordar en primer lugar al segundo comandante, un hombre comprensivo, muy correcto en sus maneras, y amante de las tradiciones marineras. Paseaba por la toldilla cuando le entré por derecho.

—Segundo, desearía exponerle un tema que…, un tema que considero…

—Vamos, Leñanza, no titubee a estas alturas de nuestra relación, que bien nos conocemos. Intuyo que desea solicitar alguna condición especial. Bueno, se trata de una deducción bastante sencilla.

—Pues así es, segundo. Tras ojear la carta con Narciso, estimo que, en dos o tres días, cruzaremos la raya del Ecuador. Y en mi opinión, se trata de un momento importante para los que estimamos, como se debe, una tradición muy arraigada en nuestras dotaciones desde siglos atrás.

—Ya veo por donde dispara. Entiendo que se refiere al Paso del Ecuador.

—Así es, señor. No me estime creyente de las adoraciones paganas, nada más lejos de mi alma, sino simplemente amante de mantener las tradiciones de nuestros antiguos. Mucho me agradaría que pudiéramos celebrar… —dudé algunos segundos por primera vez, temeroso de que el segundo soplara desde diferente dirección —. Me gustaría que a bordo fuera posible celebrar, con las debidas

condiciones, el…

—Acabe de una putañera vez —el segundo entraba en sonrisas —. Supongo que se refiere a celebrar el Paso del Ecuador, como se hacía en las antiguas embarcaciones. Y estoy seguro de que mucho agradará al contramaestre primero, amante de las viejas tradiciones y muy respetuoso con la figura del dios Neptuno. ¿Me equivoco? — El segundo sonreía a cuartos, de excelente humor.

—No se equivoca en una sola letra, señor. Pero, la verdad, no sé qué opinará el señor comandante de esta idea mía, y que posiblemente la estime como una petición un tanto peregrina.

—Nada de eso, Leñanza. Nuestro comandante presume mucho de nuestras antiguas usanzas a bordo de los buques de la Real Armada. Y si acude a mí como paso previo, le concedo todas las bendiciones para que prepare el acontecimiento como es debido. Nuestros hombres han sufrido mucho en los últimos meses, incluso trabajado a fondo en los días de asueto atravesados en la bahía de Río, para alistar el buque en conveniencia. Se merecen un día de plena holganza y regocijo. Pero ha de prepararlo bien, a fondo y con detalle, auxiliado por supuesto de don José Ramírez. Y le adelanto, que puede contar con viandas y caldos en generosa medida.

—Estoy dispuesto a ello y encantado con tal encomienda, segundo. No obstante, sería necesario recabar la autorización del señor comandante.

—Hable directamente con él, sin traba alguna. Estoy seguro de que le gustará. Incluso quedará encantado, al creer que la idea ha sido suya. Por supuesto que le autorizo.

—Pues así lo haré, señor. Y le quedo altamente agradecido por…

—Nada de agradecimientos, Leñanza. No pierda tiempo, que le quedan escasas jornadas para preparar el acontecimiento.

—Pues me alisto a la empresa, segundo.

Sin gastar un instante más en preámbulos, me dirigí al puente de gobierno, pensando que el comandante allí se encontraría. No fue así, por lo que acudí a su cámara con rapidez. Y puedo jurar por todos los dioses blancos y negros, que si aquel hombre, avejentado de aspecto pero con una vitalidad ejemplar, ya me caía bien por derecho y revés, me ofreció una lección magistral de cómo en las Marinas principales del mundo se aprecian las tradiciones. Además,

el gran señor opinaba, que era bien triste que, en nuestros buques, se perdieran tantas antiguas usanzas que no hacen daño y, sin embargo, ayudan a mantener la moral de las dotaciones bien por alto. Incluso me aseguró, que ya había pensado en celebrar el famoso acontecimiento marinero, y mucho se alegraba de que me ofreciera voluntario para prepararlo como era debido.

Como el comandante me preguntara sobre algunos detalles concretos de la ceremonia, le pedí que me permitiera hablar a fondo con el contramaestre primero, antes de ofrecerle el plan definitivo con todo detalle. Le pareció buena la idea porque, en acuerdo conmigo, eran los contramaestres y personal de maniobra los que debían dar la talla en aquella especial celebración.

Tal y como esperaba sin dudarlo, cuando comenté al contramaestre primero, don José, las conversaciones mantenidas con comandante y segundo, se sintió alborozado, como si hubiera recibido la mejor de las noticias. Es de tener en cuenta, que ahora conjugaban a favor los detalles del definitivo regreso a la patria, más aquella especial devoción que los contramaestres sienten por el rey de los fondos marinos.

—No sabe cómo se lo agradezco, señor oficial. Ya me rumiaba en la cabeza, que nada se haría en tan señalado momento.

—Lo haremos por todo lo alto y a la mayor perfección. Pero debe prepararlo al mínimo detalle, don José, sin dejar una gota por fuera de la taza. Cuando disponga del plan definitivo, que debe ser sin posible retraso en la mañana de la siguiente singladura, nos reuniremos para concretar algún aspecto incierto. Pero en primer lugar, me hago una pregunta fundamental. ¿Disponemos de algún marinero, que encaje en físico y forma de ser, para que se enfunde los ropajes y ejecute el papel habitualmente asignado?

—Por supuesto, señor —don José sonreía de felicidad, al responder a mi pregunta—. Tenemos al marinero Porras, ese pequeño cartagenero, gaviero del trinquete. Además de excelente profesional, se trata de un muchacho dispuesto a todo y con quien, por pura casualidad, he hablado del tema por si saltaba la liebre a modo. Puede estar seguro de que no nos fallará.

—Pues mucho me alegro. Bueno, como seguimos encalmados hasta las cejas y no se le presenta mucho trabajo, dedíquese por entero a preparar la ceremonia. Como le he dicho, en las primeras

horas de mañana trataremos el asunto a fondo.

—Así será, señor. No lo dude.

En verdad que me sentí encantado de tanta facilidad, aunque se tratara de una condición bastante habitual en nuestros buques. Sin embargo, no podía olvidar las esperpénticas y nefastas conversaciones mantenidas con el comandante y segundo de la corbeta *Wad-Ras* sobre el tema. Poco menos que llamándome pagano y otras lindezas, por intentar organizar lo que entendían como una antigualla contraria a las creencias de nuestra Santa Religión. Una estupidez de un calibre tan enorme, que ni siquiera era digna de mayores comentarios. Por fortuna, aquella negra etapa de mi vida, aunque mantuviera algún rescoldo lejano en brasas, había pasado felizmente a popa y corría con las aguas.

En la mañana siguiente, comprobé que don José había preparado la ceremonia y festejos propios de la jornada marinera hasta el mínimo detalle. Y me parecieron tan perfectos los planes elaborados por contramaestres y gente de mar, que no necesité variar una sola letra. Tanto así, que con aquellos dos folios en la mano, acudí hasta el comandante. Nuestro gran señor, tras escuchar mis palabras y leer los pliegos, me ofreció su enhorabuena y aquiescencia absoluta al plan elaborado.

Una vez a solas, pensé, un tanto alborozado, que podía limpiar en luces la mala experiencia que había sufrido en mi embarque anterior. Y también anular el mal fario que, en opinión de don José, cae sobre los hombros de los que en tales ambientes se mueven. Bien sabe Dios y los ángeles marineros, que no hay nada más positivo y agradable en esta vida, que moverse a bordo con mandos correctos, educados y verdaderos amantes de las cosas de la mar.

13. Buenas y malas trazas

En la mañana siguiente a la elaboración de los planes embastados en la cabeza del contramaestre primero, sufrimos un hermoso espejismo durante tres o cuatro horas, si se puede tildar así tal efecto. Como ejecución de milagro santero, de repente pareció que se levantaba una ventolina firme de levante, que llegó a embolsar el trinquete con inesperada galanura y gozo general de la dotación. Sin embargo y para nuestra desgracia, el deseado soplo cayó a superficie con excesiva velocidad, aunque durante algunos minutos llegáramos a sentir la brisa contra nuestras caras, una sensación casi olvidada. Poco o nada afectaba este incidente a nuestra celebración marinera, porque ya el comandante la había establecido en firme para dos días después, un jueves que se abrió en gloria en cuanto a sol y cielos, aunque todavía con las calmas bien clavadas en pernos.

De guardia en el puente de gobierno, mi joven subalterno entró en nuevas preguntas, ante el aburrimiento en el que la situación nos abatía.

—Señor, supongo que, cuando crucemos la raya del ecuador de norte a sur, se…, quiero decir que deberíamos rendir el habitual homenaje al dios Neptuno, como siempre se hizo a bordo de los buques de la Real Armada.

—De nuestra Armada y en los de la mayor parte de otras Marinas de diferentes nacionalidades, que sobre las aguas todos acabamos por ser almas gemelas. Los nostramos viejos aseguran, que cuando por los mandos se niega llevar a cabo tal prebenda, la situación a bordo puede girar en roderas de sangre.

—La verdad, señor, que me parece un tanto exagerada tal afirmación, si me permite decirlo. Pero entiendo que bajaremos al dios Neptuno desde la galleta del palo mayor, hasta besar cubierta en el momento marcado.

—No corra, Cayetano, que todo llega en esta vida de nuestros pecados. Ya lo comprobará mañana con sus propios ojos.

—Entiendo, señor.

Aunque lo hicieran bajo tapado y de noche, pude comprobar que don José, auxiliado por sus compañeros de ejercicio y algunos cabos de mar, preparaban todo con el máximo detalle posible, sin que pudiera faltar ni una mínima lechada de luces. Y mucho me alegraba que así fuera, y que todavía se encontraran a bordo de nuestros buques gentes de mar amantes de las antiguas tradiciones.

Tal y como se había previsto en el plan trazado, con las primeras luces de la siguiente jornada, un jueves esplendoroso y sin mácula, al que tan sólo faltaba una ligera brisa, comenzaron los festejos con la debida puntualidad. Narciso me aseguraba con su habitual negativismo, que todavía faltaban unas cincuenta millas para cortar de cuajo la naranja terrestre. Le contesté que poco importaba ya ese dato, lanzados de bruces a la celebración. Sin embargo, sí que le amparaba razón al asegurar, que la ceremonia era considerada por la mayor parte de la dotación como una jornada de especial regocijo, con abundante comida y bebida, si las existencias a bordo lo permitían, como era el caso de la fragata *Resolución*. También suponía un relajo casi absoluto en los trabajos y ejercicios preceptivos de cada día. Ya les he comentado los manejos nocturnos llevados a cabo por contramaestres y cabos de mar, auxiliados por un grupo de marineros escogidos, hasta dejar todo en concha de miel. Por mi parte, estaba seguro de que la fiesta se llevaría a cabo con la necesaria discreción.

A las nueve en punto de la mañana del día marcado, se escucharon con fuerza de proa a popa cornetas y tambores en toque de generala. El objetivo era que los miembros de la dotación se presentaran sin demora en cubierta. Y en la ocasión corrieron los mozos a pelo de muerte, como si debieran ocupar los puestos de zafarrancho y prevención para el combate, que nadie deseaba perderse detalle alguno de la escena. Poco después y por medio de un fuerte tirón al cabo guía, don José daba formal inicio de la ceremonia, al romper la canasta que encerraba en toldo grueso al gaviero Porras. El joven marinero cartaginés, como el mismo se nombraba, aparecía bien arriba, casi perdido en los cielos, en la misma galleta del palo mayor. Como era de obligado cumplimiento, Porras se revestía en las alturas con la corona dorada, un alargado tridente en mano y ropaje con el que Neptuno suele aparecer en

dibujos y grabados, donde destacaba su capa verde esmeralda y las calzas de un bermejo subido.

Con exquisita lentitud y la debida seguridad, cuatro marineros escogidos fueron lascando [48] lentamente del grueso cabo, para que el rey de los mares descendiera poco a poco hasta ser depositado en cubierta. Una vez de pie sobre las tablas, acompañado por el contramaestre primero, tanto el comandante como el segundo le rindieron los más emocionados respetos, destocándose con elegancia ante su divinidad acuática, aunque emplearan una exagerada reverencia. Tras elevar el tridente con majestuosidad, Neptuno lo bajó en dirección a las aguas, como si de esa forma ejerciera el dominio de la calma y la tempestad sobre ellas.

La ceremonia continuó, tras ser depositado Neptuno en unas angarillas o andas procesionarias, engalanadas con papelinas de colores y de suficiente tamaño. En realidad, se trataba de una jangada [49] construida por los carpinteros con ocho varas para su transporte. Por fortuna para los porteadores, el esfuerzo a realizar no era excesivo, porque el gaviero Porras alcanzaba escasa alzada y presentaba pocas carnes, que si hubieran debido trasladar al segundo comandante con su voluminoso cuerpo, habrían sufrido como galeotes al remo. La procesión corrió hasta el castillo con lentitud y alegre pleitesía, rendida por los hombres a su paso, para girar y regresar por la banda de babor hasta el alcázar. Continuó después nuevamente hacia proa, para finalizar su periplo procesional al pie del palo trinquete.

Una vez con Neptuno situado de firme junto al palo de proa, con su tridente mantenido hacia la mar, los dos contramaestres segundos lanzaron sobre las aguas las ofrendas de especias, legumbres, salazón y harina preparadas. Al mismo tiempo, don José, con el pito plateado y sin merma de las grandes ocasiones, entonaba los honores máximos que se prescriben en el ceremonial marítimo. Como digo, el jolgorio era ya casi general en cubierta, jarcias y vergas, aunque todavía los nostramos, cabos de mar y algunos marineros cruzaban los dedos hacia la mar en rendida pleitesía, y petición de protección al dios de las profundidades.

Llegaba el momento final de la ceremonia. El gaviero Porras se aupaba por la borda para pasar a una especie de guindola de arboladura, en la que era descendido hasta besar las aguas. Una vez

sumergido tres veces en ellas y lanzado el tridente como pica de coracero hacia las profundidades, Porras se despojaba de los llamativos ropajes y corona para quedar casi desnudo, momento en el que era izado de nuevo a bordo y recuperaba su condición de ser humano, una vez finalizado el acto de representación divina.

Aunque la clásica ceremonia, que suele cumplirse a bordo de todo buque al cruzar el ecuador de norte a sur o viceversa, con algunas variaciones según el nostramo a cargo del momento, se daba por finalizada, la fiesta continuó por toda la cubierta sin descanso. Nuestros hombres se entregaban al ejercicio de coplas, música de todo tipo, salmas colectivas acompasadas, carreras, juegos de fuerza, trepa por palo engrasado con frasca de vino en premio, y todo lo que suele divertir a los miembros de la dotación en días de asueto. Como excepción magnánima por parte del comandante, el rancho extraordinario se sirvió en cubierta, con los rancheros en frenético trabajo para no quedar con menor proporción de menestra, tasajos y carne, sin contar el vino y aguardiente que se libró en doble cantidad. Y así continuó la jarana durante todo el día, no sin que algún marinero o soldado debiera ser llevado a la cubierta baja a la fuerza, incluso alguno con tomada de grillos, dada su arrebatada vitalidad o por motivo de reyerta abierta con algún compañero.

En verdad que me sentí feliz y aliviado cuando la corneta tocó a zafarrancho general de limpieza, una hora antes del ocaso. En aquel momento, se daban por finalizados los actos de honor y gloria festiva, al tiempo que la dotación en pleno debía llevar a cabo un arranchamiento general de proa a popa. Y en él se incluía sin posible merma, un baldeo de carga y sin miramientos. No fue necesario tomar medidas drásticas porque, en general, todos colaboraron, por mucho que los vapores etílicos hicieran balancear algunos cuerpos, como si se encontraran entrados en marejada gruesa. En la toldilla todavía los oficiales comentaban la especial ceremonia, para algunos como primera experiencia. Visible alegría mostraba el guardiamarina Agapito Llorente, por lo que me dirigí hacia él.

—Supongo que se trata de su primer corte del Ecuador, caballero.

—Así es, señor oficial.

—Ya dispone de una muesca marinera en su alma. Todavía le restan cuatro más para entrar en la suprema cofradía de las aguas.

—Eso creo, señor. Además de cruzar el ecuador de norte a sur, o a la inversa, en estos mares, deberé volverlo a atravesar en sentido contrario en el mar del Sur. Pero también doblar el cabo de Hornos hacia poniente y el de Buena Esperanza hacia levante… —parecía dudar, intentando encontrar la quinta condición.

—Y alcanzar los sesenta grados de latitud norte en las Altas Californias.

—En efecto, señor. No recordaba el último. Espero cumplirlas todas y con extremo gusto, si me conceden la oportunidad.

—Póngase a la cola, caballero —dijo Narciso, señalando su propia espalda—. En estos días no es fácil cumplir el rosario marítimo al completo.

—Bien, regresamos a la deseada normalidad, señores. A ver si aumenta el viento, ya que hemos homenajeado al padre del dios Eolo. En verdad que mantenerse por estas latitudes con tal humedad pegada al cuerpo, no es agradable. Hoy he sudado a chorros, cuando rendía pleitesía al dios Neptuno, enfundado con mis mejores galas.

—Has cumplido por más —aseguró Narciso—. Con vestir una sencilla camisola, habría sido suficiente.

—Por favor, Narciso, como promotor principal del acontecimiento, debía rayar a la altura debida. Además, no debemos menospreciar al dios de los mares —volví a sonreír de excelente humor—. ¿No has visto a don José con ese brillante pito, que no habrá sacado de su estuche más de dos o tres veces en los últimos veinte años?

—Para eso es nostramo chapado a la antigua. Estaba emocionado cuando el comandante se destocó ante el gaviero Porras. Por cierto, que nunca se verá ese mozo tratado con tanta galanura.

—No te quepa duda.

Me sentí muy feliz cuando la ceremonia llegó a término, como si me quitara un pesado fardo de la espalda, en recuerdo de aquella maldita experiencia sufrida en la corbeta *Wad-Ras*. Además, quemábamos etapas y, aunque lleváramos algún ligero retraso de acuerdo con el plan de derrota pergeñado por Narciso, la costa

española aparecía en nuestras mentes mucho más cerca. No se podía pedir mayor felicidad.

No sin esfuerzo y con un tedio generalizado de capitán a paje, que llegaba a absorber los propios pensamientos, con días que parecían alargarse hasta las ochenta horas, acabamos por salir de la zona de las malditas calmas. En aquel bendito momento, debimos encarar los bordos necesarios para dirigirnos a nuestro destino. Porque ahora los Alisios nos atacaban a la contra y el nordeste jugaba como enemigo.

Debo aquí señalar, para que me comprendan los poco avezados en las cosas de la mar, que a rumbo directo necesitaríamos mantener durante un elevado número de millas una proa del nordeste cuarta al leste, misión imposible porque, precisamente, de esa dirección aproximada soplaba el putañero soplo. Se imponía navegar contra el viento, es decir, *bordear*, navegar forzando la bolina o ceñida al nivel que se deseara. Dicha acción se nombraba habitualmente en la parla marinera como *navegación de bordos, dar bordadas* o *dar bordos*, aunque había gente de mar que también denominaba a esta navegación como velejar, velejear o voltejear, así como *andar ganando sobre bordos* o *a bordo sobre bordo*. Y una vez decididos los imprescindibles bordos, estos podían ser, dependiendo de la cantidad de millas a navegar a un mismo rumbo de bolina, como bordos de altura, recogidos, de sierra o de meridiana. Por fin y tras un alargado contraste de opiniones en el puente de gobierno sobre la carta, el comandante se decidió por navegar a la corta, es decir, con bordos recogidos, con tramos inferiores a las veinte millas. En su opinión, con la que acordaba en mi sesera, no eran aconsejables los bordos de altura, en situación donde la dirección del viento puede ser muy variable y, como resultado final, hacerte perder gran parte de las millas navegadas.

Como era de esperar, Narciso discrepaba a la callada de la decisión tomada por nuestro comandante, aunque ya conocíamos bien su forma de pensar, casi siempre a la contra del mando. Pero el paso del tiempo le concedió razón al gran señor. Porque, en efecto, ya por encima de los veinte grados de latitud, el soplo se mostró caprichoso y mudadizo en extremo, aunque tampoco fuera la condición habitual por aquellas aguas.

Seguíamos ganando millas, con lo que la visión celestial, los soñados perfiles de la costa española, se acercaban por momentos en nuestra imaginación. Y fue por entonces cuando comenzamos a gozar o sufrir de todas las posibles condiciones de mar, como fueron las calmas más o menos esporádicas, ventolinas o vientos frescos, chubascos de fuerza y hasta dos días de un soplo cascarrón, sucio de piernas, que acabó por levantar mar dura. Sin embargo, aunque nadie goza de las olas emplumadas que te entran por encima de la cofa, éramos conscientes de que los vientos fuertes nos acercaban con mayor facilidad a nuestro destino.

Hasta nuestro arribo definitivo a puerto español, navegamos con entera paz y tranquilidad en cuerpo y alma, salvo dos acontecimientos muy especiales que debo relatar. El primero, un órdago negro que nos hizo regresar a las oraciones y plegarias hacia la Santa Patrona, y el segundo, uno que entraba en otra dimensión, como aseguraba Narciso con su habitual prepotencia, en contra de mi opinión.

Nos movíamos en la cuadragésima singladura de nuestra definitiva travesía, con viento bonancible del nordeste y mar en cabrillas sueltas, cuando Narciso calculó que debían restarnos a proa, de forma aproximada, unas veinte jornadas de mar para alcanzar nuestro destino. En cuanto a la parte geográfica, nos encontrábamos, de acuerdo con la situación astronómica obtenida por nuestro oficial de derrota, a poco más de quinientas millas de la costa africana, la más cercana a nuestra posición. Acabábamos de obtener la posición del buque por la meridiana del sol, con lo que era la hora de que los oficiales más modernos y guardiamarinas efectuaran los cálculos del día y Diario de Navegación propio. Gozábamos de charlas amenas en la camareta, cuando vimos entrar demudado y trémulo, sin petición del preceptivo permiso, al vigilante que prestaba su guardia en el sollado. Con un denodado esfuerzo, pudo articular sus palabras.

—¡Señores, señores, por favor! ¡Fuego en el pañol de pólvoras!

Como es fácil imaginar, todos quedamos en silencio, medio petrificados y con los puños encajados. Ninguna noticia podía ser peor sobre las tablas, a la que aquel joven grumete lanzaba contra nosotros. Es bien sabido que, en la mar, nada aturde más a los corazones de los navegantes, que la existencia de fuego a bordo.

Recordaba bien las palabras de don Antonio de Escaño, escritas en sus cuadernos didácticos sobre tal condición.

Entre los peligros que cercan constantemente al marino, con muchos de los cuales llega a familiarizarse en el ejercicio de su penosa profesión, ninguno es tan temible como el fuego. El combate no le infunde temor; excitado con sus preparativos y confiando en las propiedades de su buque, a quien afecciona; en la serenidad de su comandante y en el valor que reconoce de sus compañeros, rompe el fuego alegremente, convirtiendo en materia de chanza los más serios incidentes. Los temporales no le afectan tampoco; oye la voz que manda tomar rizos, y aunque el viento brama en las jarcias, azota el rostro la lluvia y la oscuridad no permite distinguir los palos, voluntariamente trepa a la verga, sin cuidarse de que otro en la guardia está destinado al puesto de más peligro que va a ocupar en el penol. Tal es el marinero español; pero si la voz de ¡fuego! interrumpe su corto sueño, no se extrañe verle subir aturdido y en confusión sobre cubierta. Harto conoce el horrible significado de esa palabra en la mar, donde no puede esperarse humano auxilio.

Pues aquellas palabras de nuestro gran general y Regente de España, que tanto había favorecido la carrera de mi bisabuelo, se acoplaban con extraordinaria precisión a la realidad del momento. Cecilio fue el primero en alzar su cuerpo para interpelar al grumete.

—¿Qué dices, muchacho? ¿Fuego en la Santabárbara?

—Pues… verá, señor… oficial —el joven apenas podía articular sus palabras con una mínima decisión—. He comprobado que sale gran cantidad de humo de la escotilla de bajada al pañol de pólvoras. Por esa razón, di la alarma de fuego.

Mientras Narciso salía de estampida para dar cumplida noticia al oficial de guardia en cubierta y los mandos, conseguimos que el grumete se calmara, aunque repetía una y otra vez las mismas palabras. Y como es habitual en tales casos, en pocos segundos comenzamos a escuchar carreras desbocadas en la batería y cubierta, al tiempo que la corneta pitaba con fuerza a zafarrancho de incendio. Me dirigí a Cecilio.

—Vamos, Cecilio, acudamos a donde nos indica el grumete a toda mecha. Si el fuego tiene su origen en el sollado o en las

dependencias que se encuentran más abajo, no será fácil sofocarlo.

—Por supuesto —ya salíamos de la camareta en la dirección indicada—. Es posible que se haya iniciado en la bodega, despensa o pañoles. El fuego a su paso encontrará materiales de muy fácil combustión, y puede tomar terrible incremento.

—Eso pensaba. Pueden estar ardiendo los alquitranes, estopas, lonas y elementos de cabullería. Todo ello sin mencionar la bicha negra, que anida en todos nuestros pensamientos. Me refiero a la pólvora, que puede hacer saltar el buque como piñata espantosa.

—Ni la nombres.

Cuando alcanzamos la escotilla del sollado a la carrera, pudimos comprobar que ya la dotación entera se encontraba en sus puestos asignados a tan maléfica situación. Pude comprobar que bajo la orden del oficial de guardia, se bajaban hasta la escena las bombas y bombillos, con la gente preparada en las barras de uso y los manguerotes tendidos en la deseada situación. También llegaban a formarse líneas de individuos con baldes a la mano, que se extendían desde los portalones hasta la escotilla de proa. Supuse, como así sucedía, que en cubierta, cercanos a las amuradas, se encontrarían dispuestos otros grupos con cois al hombro para, una vez convenientemente mojados con agua de mar, conducirlos al lugar del fuego.

Llegaban a la escena el comandante y segundo, con carpinteros, calafates y algunos cabos de guardia con hachas y otras herramientas a la mano, dispuestos a seguir las órdenes del mando. Se encontraban listos para abatir los mamparos que conviniera. Por su parte, las patrullas de la guarnición se mantenían sobre las armas, siendo capitaneados los diferentes trozos por oficiales y guardiamarinas, también armados.

Como si todo pasara a escena rápida por mi cerebro, mientras Cecilio y yo nos poníamos a las órdenes del comandante, pude comprobar los rostros medio desencajados de nuestros hombres. Aunque se hubieran olvidado de las múltiples y pasadas desventuras, comprendían que los restaba a proa una que podía superar a todas las anteriores.

El segundo en persona fue quien investigó y comprendió con rapidez lo sucedido. Un pañolero del condestable debía haber depositado provisionalmente en el pañol de repuestos de efectos de

artillería, continuo al antepañol de pólvoras, un balde lleno de ropa lavada aquel mismo día. Y casi con toda seguridad, dentro del balde habría caído alguna chispa o punta de cigarro en brasas. Cuando el pañolero abrió la escotilla del mencionado pañol, comenzó a brotar humo en elevada cantidad, humo que encontraba como salida fácil la escotilla del sollado, que también correspondía a la Santabárbara. Y la situación, al menos en teoría, generaba una amenaza inminente.

Tanto el comandante como el segundo tardaron algún tiempo en comprender el verdadero origen y extensión del fuego, por dificultarlo el humo, que hacía imposible permanecer más de unos pocos segundos en el pañol. Siguiendo las tajantes órdenes del segundo, el trozo asignado a incendios, con telas mojadas sobre boca y nariz, se dedicaron a echar fuera cuantos objetos ocupaban aquel espacio; bragueros, lonetas, palanquines, encerados, etc. Por fin, alcanzaron el maldito balde con la ropa ardiendo, y una vez comprobado que se trataba de la única fuente del fuego, consiguieron sacarlo a puñadas de fuerza, aunque se produjera algún pequeño accidente sin mayor importancia. Una vez disipado el humo en el pañol, mientras se acababan de orear los ropajes quemados, el comandante dio por finalizado el incidente. Cuando, por fin, escuchamos el toque de corneta llamando a fajina, todos comprendieron que podían abandonar la actitud expectante y regresar a sus obligaciones habituales.

La extrema situación vivida había sido de corta duración. No obstante, en tales momentos los nervios en sufrimiento se amarran por firme a los higadillos, hasta producir un dolor que necesita tiempo para desaparecer. Me admiraba la decisión y entereza de nuestros hombres. Jóvenes que apenas alcanzaban la veintena, se disponían a enfrentar un fuego que, si la chispa negra saltaba, podía conducirlos a la muerte inmediata. Y todo por el simple concepto de cumplir con el deber, anteponiendo tal sentimiento a la propia seguridad.

Como les he adelantado, nos quedaba todavía una experiencia que, sin suponer peligro alguno para la seguridad del buque, movió a más de uno a sufrir temblores. Creo que fue dos días después del incendio cuando, en las primeras horas de la mañana, el vigiador del palo mayor cantaba con fuerza.

—¡Una vela por la amura de estribor! ¡Aparejo de fragata! ¡Parece haber sufrido fuerte temporal!

Se trataba de un extraño e inesperado avistamiento, por lo que tomé mi anteojo con rapidez para dirigirlo en la dirección señalada. Pero todavía necesité de bastantes minutos para poder observar con cierta precisión la realidad, si se puede llamar así lo que descubrimos, ahora ya por nuestro través de estribor. Porque, en efecto, se trataba de un buque mercante con aparejo de fragata, pero con la excepcional condición de que todas sus velas aparecían rifadas al ciento, como si hubiese sido abatido por un elevado número de olas de muerte. Mostraba la clásica estampa de un buque tras haber sufrido un terrible temporal, que había desmochado el velamen a chorros y no parecía capaz de navegar con una mínima precisión.

Sin dudarlo, el comandante ordenó caer a estribor ocho cuartas, hacia aquel extraño buque, para investigar con alguna precisión. El silencio se hizo a tachón en el puente de gobierno, mientras todos miraban en dirección a la embarcación desarbolada, donde se mantenía una absoluta soledad en su cubierta. De esta forma, acortamos distancia poco a poco. El buque se mantenía parado o así lo entendimos. Narciso llegó a marcar las trescientas yardas de distancia, momento en el que los detalles tomaban visión casi exacta. Y en efecto, el buque parecía no solo haber sufrido un temporal de borlas blancas, sino una completa desatención en su casco y aparejo durante años. Por supuesto, nadie aparecía en cubierta, a pesar de que el comandante ordenara que se le llamara con la bocina de forma insistente.

Cuando más se tensaban los nervios a bordo, cercanos a las doscientas yardas de distancia al deseado objeto, como si se tratara de penosa jugarreta del destino, aquella extraña aparición se disolvió como por encanto. El buque desplumado había desaparecido de nuestra vista a golpe de maza, y no pudimos volver a localizarlo, aunque navegáramos un par de horas más alrededor de su última situación.

En aquellos momentos, recordé con claridad una de las leyendas que, a bordo del transporte artillado *San Quintín*, había narrado el alférez de navío Ramón María Abellán, indudable experto en viejas leyendas marineras. Y como ya casi todos los oficiales se

encontraban en el puente de gobierno, acompañando al comandante, no dudé ni un solo segundo en exponer mi opinión por alto. Intenté expresarme con la mayor seriedad.

—Juraría, señor comandante, y no entro en chanza alguna, que esa visión padecida se corresponde con cierta exactitud a la del *Holandés Errante*. Con esa estampa coinciden todos los que, del buque medio fantasma, han escrito crónicas.

—Pues celebro sus palabras, Leñanza, porque también yo lo había pensado desde el primer momento. Debo reconocer, que soy fiel creedor de esas leyendas marineras, que se han trasvasado de generación en generación con mayor o menor fantasía.

—¿El *Holandés Errante*? —Exclamaba Narciso con tono claramente dubitativo e irónico—. Por favor, señor, no querrá hacernos creer en esa absurda fábula.

—No intento hacer creer nada, Narciso —el comandante entraba a la brava y por roderas contra su oficial de derrota—. Y debería ser más comedido, al enjuiciar nuestras antiguas creencias.

—Perdone, señor comandante —Narciso reculaba a la vista—. No quería ofender en absoluto.

—¿Alguno de ustedes conoce a fondo esa leyenda sobre el *Holandés Errante*? —Preguntaba el comandante en tono distendido.

Como nadie contestaba, me creí en la obligación de intervenir.

—Creo que la conozco con bastante detalle, señor. Debo reconocer que siempre he sido muy aficionado a las viejas leyendas de la mar. Por fortuna, en mi comisión al mando del transporte artillado *San Quintín* por aguas canarias, un oficial de a bordo, verdadero experto, nos narró a fondo las más importantes. Y entre ellas, por supuesto, la del *Holandés Errante*. Bueno, sin olvidar que al mando de ese buque, debí encarar la búsqueda de la isla de San Borondón, por orden directa del señor ministro, posiblemente la más antigua leyenda escrita sobre las aguas.

El silencio se mantenía a espuertas. Narciso se disponía a intervenir, pero debió pensarlo mejor y permaneció en silencio. El comandante, bastante animado, me concedió la oportunidad.

—Pues como conozco de forma muy superficial la historia particular del *Holandés Errante*, Leñanza, me encantaría que nos la pudiera narrar con el mayor detalle posible.

—Por supuesto, señor, si así lo desea.

Fue tarea sencilla recordar lo que el oficial bajo mi mando a bordo del *San Quintín* había expuesto con todo detalle, en una de aquellas tediosas noches de búsqueda. Sin embargo, debí esperar algunos minutos porque el segundo, de acuerdo con los deseos del gran señor, hizo avisar a los oficiales ausentes, así como al conjunto de guardiamarinas. De esta forma, aquella pequeña charla se convertía en toda una disertación.

Me apresté a disfrutar de la ocasión que se me brindaba. Ya saben lo mucho que gozaba, al narrar historias desconocidas por el resto de los oficiales. Y puedo jurar que, años atrás, había quedado fascinado con la leyenda del *Holandés Errante*, que el alférez de navío Abellán nos había enunciado con un elevado número de detalles. Había sido una verdadera suerte, que tan instruido oficial perteneciera a la dotación del *San Quintín*, y me trasvasara tan ricos conocimientos. Pero debía centrar mis pensamientos, porque ya parecían encontrarse todos los oficiales en el puente de gobierno, esperando escuchar mis palabras.

14. Los buques fantasmas

Todos dirigían sus miradas hacia mí, como si fueran a recibir una revelación de orden mayor. Intenté emplear la mayor seriedad en mis palabras.

—Bueno, señores, deseo comenzar asegurando que, en contra de lo que muchos opinan —dirigí la vista con media sonrisa hacia Narciso—, creo firmemente en las viejas o menos viejas leyendas de la mar, esos puntos oscuros y enigmáticos acaecidos sobre las aguas, que nadie puede explicarse. Y deberíamos tomarlas en serio, porque no sólo han sido tema de conversación durante siglos entre los hombres de mar, sino que influyeron de forma decisiva en algunas expediciones o acaecimientos de nuestra historia.

—Ya serán menos —comentó Narciso.

—Bueno, al menos puedo asegurar, como os indiqué anteriormente, que debí tomar parte en una de ellas. Pero entrando en el tema que me ha encargado el señor comandante, les voy a narrar todo lo que recuerdo de la leyenda del *Holandés Errante*. Se trata, posiblemente, de la más extendida entre todos los que navegan por los siete mares.

—Así es —corroboró el comandante—, aunque pocos la conozcan con cierto detalle. En ese caso, señores oficiales y caballeros guardiamarinas, todos atentos y que nuestro conferenciante comience su tarea.

—No llamaría yo conferencia, señor, a lo que será solamente… —entraba en excusa.

—Bueno, por los huevos de Alí Pachá y sus crías, llámelo conferencia, charla, narración informal o lo que estime oportuno, Leñanza. Y que cada uno pregunte cuando lo desee, sin formalismos innecesarios. Vamos, avante y sin mengua.

—Pues bien, señores, esta leyenda que les voy a exponer, la correspondiente al afamado caso del *Holandés Errante*, podemos incardinarla en el grupo denominado como de los *Buques Fantasmas*. Bien saben todos, que la mar nos ofrece una multitud

de secretos, que jamás han encontrado explicación científica. Y cuando hablamos de los *Buques Fantasmas*, nos referimos a aquellos barcos que, a lo largo de la Historia, se han hecho famosos por navegar a través de los mares conocidos y desconocidos sin tripulación ni pilotos, con rumbos sin determinar y en condiciones muy distintas, como el caso de ese buque que nos ha aparecido por el través hace unos minutos. El *Holandés Errante*, también llamado como *Holandés Volador*, es uno de los buques condenados a cruzar errabundo los mares por toda la eternidad. Sin embargo, esta leyenda, como ocurre con casi todas, tiene su raíz verdadera, un hecho documentado en datos ciertos. Por ejemplo, hay quien estima que esta leyenda tiene su origen en un informe de Vasco de Gama, quien dobló el cabo de Buena Esperanza por orden de su rey en 1497. Uno de sus paisanos a bordo, Gaspar Correa, llevó a cabo una detallada descripción de lo acaecido.

—¿El *Holandés Errante* nace en Vasco de Gama, un personaje portugués perfectamente documentado? —Preguntaba el segundo.

—Solamente intento establecer el inicio histórico de los *Buques Fantasmas*, segundo. Si espera algunos minutos, lo comprobará.

—Vamos, Leñanza, continúe —ordenó el comandante, que parecía impacientarse.

—Gaspar Correa describió la escena que les mencionaba con precisión: *Un terrible temporal se sufre con tal ensañamiento, que el piloto aconseja a Vasco de Gama regresar a Portugal. Sin embargo, el capitán rechaza la indicación de forma brusca y destemplada. Aduce que, desde el primer día de navegación, había prometido a Dios no ceder en su empeño. Y estaba plenamente decidido a arrojar al mar a todo aquel que pensara en volver atrás. De esta forma, Vasco debió sofocar en sus primeros momentos un conato de rebelión, porque el piloto, el timonel y otros tres cabecillas de la dotación opinaban a la contra de forma altanera. Sin dudarlo un segundo, estos oponentes fueron arrestados y grapados con cadenas de inmediato, antes de ser arrojados por la borda. Tras ejercitar esta terrible pena, Vasco de Gama pronuncia a gritos: ¡De ahora en adelante, que Dios sea nuestro timonel! ¡Que se haga su voluntad! ¡Pero no regresaremos*

a Portugal! Por fin, navegando hacia el sur, acabaron por doblar el cabo de Buena Esperanza, aunque las penalidades sufridas y las enfermedades habían costado la vida a noventa hombres. Hay quien asegura, que Vasco de Gama fue guiado en esta expedición por el Maligno, que lo condenó a vivir sobre las aguas por el resto de su vida.

Me tomé un ligero respiro en la parla, antes de continuar, mientras contemplaba, complacido, el rostro expectante de los hombres.

—En sustancia, la mayor parte de los *Buques Fantasmas* proceden de una misma base. Se trata de navegantes que, enloquecidos o codiciosos en extremo, acabaron por renegar de Dios o se vendieron al diablo para conseguir sus propósitos. Por tal razón, ellos y sus hombres, condenados para siempre, habían de cruzar los más atemporalados mares hasta el fin de los tiempos. Restos de naufragios que navegan a la deriva y las alucinaciones propias que el miedo produce en la mar, han mantenido y aumentado estas leyendas, cuya formación ha de ser verosímil y atribuida al entronque establecido con algún hecho real. Pero también es necesaria su interpretación fantástica y supersticiosa de alguno de los muchos fenómenos, que suelen presentarse sobre las aguas.

Me maravillaba por momentos comprobar, cómo aumentaba el interés general en la narración, al enganchar a todos los presentes en mi charla, como araña en propia tela. Mis compañeros mantenían la máxima atención y sin resquicio a las palabras que exponía.

—Para que tuviera lugar uno de estos hechos, era indispensable la concurrencia de un elemento humano, el cual ha sido, a los efectos de la fantasía que nos ocupa, el hombre de mar de la era de la vela pura. Y se daban dos tipos de hombres completamente diferentes. Por un lado, el marino muy creyente, acostumbrado a ver las manifestaciones de la naturaleza, temporales abiertos en la mar u otros efectos, como parte del orden natural instituido por la Providencia. Me refiero a los hombres de mar que jamás quebraban la ancestral y divina orden de no comenzar una navegación en Viernes Santo, acto diabólico como ningún otro. Estos marinos encabezaban cada nueva singladura en el cuaderno de bitácora, con

la mención al santo día. Empleaban fórmulas habituales como: *amaneció Dios a la hora del crepúsculo con las condiciones de cielo, mar y viento reinantes*. Y de modo similar finalizaba la singladura con expresiones como: *Dios que nos trajo con bien hasta esta situación, nos lleve en feliz tornaviaje a nuestras casas, amén*.

—De esos hay muchos en estos días —alegaba Cecilio con media sonrisa.

—Y de los del segundo tipo también —le contesté con seriedad —. Me refiero a los supersticiosos, descreídos y normalmente bastante ignorantes, aterrados en muchas ocasiones ante fenómenos naturales, a los que ofrecían explicaciones muy peregrinas. Todavía en el día de hoy, se escuchan en los ranchos de a bordo observaciones increíbles a efectos tan naturales como los espejismos o falsas interpretaciones visuales, los fuegos de Santelmo, los relámpagos encadenados, las auroras boreales, la aparición de mantas cubriendo grandes extensiones de la superficie de la mar, así como enfermedades endémicas de ciertas partes del Globo conocidas por la ciencia, como pueden ser las fiebres, malaria o el paludismo tropical. Pero no debemos olvidar que la base de este hombre de mar es el terror que, no obstante, intenta explicar determinados fenómenos de forma sobrenatural, en base a la magia negra o la brujería nórdica.

—Ha dicho falsas interpretaciones visuales, señor —ahora intervenía con decisión el alférez de navío José Álvarez—. ¿A qué se refiere?

—Pues la misma frase lo describe. Por ejemplo, el avistamiento de un témpano a alguna distancia entre la calima o la neblina, con las formas caprichosas que en ocasiones suelen tomar las bancas de hielo[50]. Tal condición suele suceder normalmente en latitudes meridionales, algunas muy cerca de tierra, como sucede al doblar el cabo de las Agujas, punto más meridional del continente africano. A causa de la progresiva fusión del hielo, el témpano pierde su forma tabular característica, hasta tomar otras más caprichosas, que pueden asemejar un islote, la silueta de un buque o cualquier otro efecto. A veces, al estimar que se observaban las líneas características de un barco, lo que podía suceder a causa de un fenómeno de refracción anormal, hacía que se le llamara desde el buque observador. Y al no recibir respuesta, se ofrecían

explicaciones misteriosas y fantásticas.

Dirigí la mirada hacia el comandante, temiendo que mi narración fuera tediosa o pesada en exceso, como si deseara una necesaria aquiescencia para continuar.

—¿No es demasiado aburrido, señor?

—En absoluto, Leñanza. Continúe, por favor.

—Por fin llegamos a nuestro suceso, la visión fantasmal de un buque que originó la leyenda. Según parece, vivía en el siglo XVII un navegante holandés llamado Barend Fokke. Se trataba de persona desafiante, sanguinaria, blasfemo empedernido, aunque un excelente hombre de mar. A bordo de su buque consiguió efectuar la travesía desde Amsterdam a Batavia en tres meses solamente, lo que, en aquellos tiempos, resultaba increíble desde cualquier punto de vista. Un caso parecido al de nuestro gran navegante cartagenero Juan Fernández, al cubrir el trayecto desde El Callao al puerto chileno de Concepción en poco más de treinta días, una fantástica hazaña. Y aunque fuera investigado por la Santa Inquisición, demostró que para nada se había aliado con el Maligno, sino utilizado los vientos a su favor como debe hacer todo hombre de mar competente. Pero regresando al caso del marino holandés, tras aquella proeza que les he mencionado, comenzaron a correrse rumores por todos los puertos, en los que se aseguraba que Fokke se había aliado en firme con el mismísimo Satanás, entregando su alma a cambio de recibir vientos extraordinarios. Como, además, su buque, una vez que abandonó Batavia, no volvió a ser avistado jamás, los rumores aumentaron en el sentido de que había sido tragado por el mismísimo infierno. Sin embargo, esta versión inicial, así como el nombre del marino y de su buque, fueron variando con el paso de los años, incluso en las zonas por donde hacía su misteriosa aparición.

—¿Tales variaciones no restaban credibilidad al suceso? —Preguntó el segundo, interesado.

—No se tenían en cuenta, señor. Lo que realmente interesaba era el hecho extraordinario, por encima de sus posibilidades reales. Los primeros comentarios corridos sobre las apariciones del buque holandés se ceñían siempre a la extremidad meridional del continente africano. Incluso llegó a fijarse de forma definitiva, hace solamente poco más de treinta o cuarenta años. La versión

difundida de forma casi oficial hablaba de que el capitán holandés Van Straaten, tras efectuar una fuerte apuesta con un colega, pensaba abandonar el puerto de Amsterdam en día de Viernes Santo. Y cuando se le recordó el peligro de efectuar dicha salida a la mar en tal solemnidad, se reafirmó en que lo haría, aunque mucho pesara a Dios. Los rumores entre la gente de mar se extendieron como reguero de pólvora, en el sentido de que su imperdonable blasfemia había sido castigada por Dios con su muerte y la de toda su dotación. Pero al mismo tiempo, desaparecía su buque del mundo real. Aquí comenzó a asentarse la leyenda porque, dos años después, el buque de Van Straaten fue avistado en repetidas ocasiones en la recalada del cabo de Buena Esperanza, habitualmente en situaciones de mala mar y fuertes vientos. Normalmente, podían comprobar a la vista que el buque holandés intentaba virar por avante, una maniobra que no acababa por conseguir, aunque lo intentara de forma repetida. Y en opinión de los narradores, el buque no ganaba una yarda avante ni abatía, y que por tal razón jamás conseguiría arribar a puerto hasta el día del Juicio Final. Creo, señores, que algunos elementos de estos avistamientos son bastante interesantes. El primero es que se avistara cuando intentaba realizar una virada por avante, la maniobra de vela que, como bien sabemos, es con la que más sentido marinero se requiere al capitán, especialmente en los siglos pasados. En nuestras viejas obras de navegación del colegio de San Telmo, ya se decía que conseguir virar por avante sin auxilio de embarcaciones menores, bastaba para señalar que la ciencia de marear fuera calificada como un verdadero arte. Podemos comprender que, al asegurarse de que el *Holandés Errante* fracasaba una y otra vez en la complicada maniobra, ahondaba en el castigo que el capitán blasfemo había merecido por sus actos.

—Seguro que ese comandante no disponía de un buen contramaestre —dijo Narciso en chanza, para cortar un poco la seriedad en la narración.

—No te quepa duda, Narciso. También debía fallar el oficial de derrota —todos rieron mi entrada—. Pues la segunda circunstancia para tener en cuenta es la de la localización geográfica del suceso. Ya les he hablado de las aguas cercanas al cabo de Buena Esperanza, donde nació la leyenda. Se trata de una zona marítima

en la que el mal tiempo y los temporales son condiciones bastante habituales. Y podemos afirmar sin posible error, que si la leyenda no hubiese presentado el arraigo geográfico mencionado, habría tenido que emplearse el cabo de Hornos. Y ello debido a que se trata de la segunda medalla, en cuanto a tiempos borrascosos que conceden el escenario necesario para reafirmar la leyenda. No obstante y con el paso de los años, fueron apareciendo ciertas modificaciones en algunos de los elementos principales de la fábula. En primer lugar, respecto al nombre del maldito, impío y blasfemo capitán, que pasó de Van Straaten a Van der Dehen o Van der Decken, según diferentes versiones, aunque los holandeses mantuvieran sin variación la primigenia de Barent Focke. Incluso afirmaron haber encontrado su partida de nacimiento y nombramiento de capitán. En cuanto al buque, además de la denominación genérica de *Buque Fantasma* y *Holandés Errante* por parte de los mediterráneos, los ingleses y alemanes comenzaron a llamarlo como *Holandés Volante*. Por esa razón, si charlan con marinos británicos, lo nombrarán como *The Flying Dutchman*, y si lo hacen con alemanes, como *Der Fliegender Holländer*. Las dos acepciones son compatibles. Si tenemos en cuenta la súbita aparición y desaparición del buque, se propiciaba la denominación de *volante*, mientras que la imposibilidad de tocar puerto auspiciaba la de *errante*.

Me permití mostrar media sonrisa por primera vez, porque la escena se movía en tintes oscuros. No obstante, decidí continuar con seriedad.

—Podría extenderme mucho más sobre nuevas referencias y opiniones acerca de la leyenda, incluso escritas por personajes conocidos y de cierto prestigio, que ofrecen dudas sobre la posible realidad del suceso. Entre ellos podemos citar al famoso escritor Walter Scott, quien defiende, según él con datos ciertos documentados y contrastados, que el buque holandés se encontraba cargado de oro en pasta. Por dicha razón, se cometió a bordo un espantoso crimen, que fue castigado por fuerza divina con una terrible epidemia, que acabó con todos los miembros de la dotación. Pero también debemos tener en cuenta que, por aquellos años del *Holandés Errante* que nos ocupan, era habitual que algunos buques abandonados por su dotación tras sufrir un pavoroso incendio, éste

se extinguiera posteriormente de forma natural. Pero también la creencia de que un buque se iba a pique, momento en el que la dotación lo abandonara en botes y lanchas, aunque finalmente se mantuviera a flote. En su conjunto, se trata de un elevado número de barcos abandonados, que quedaron flotando en la mar y todavía pueden encontrarse en tal situación. Es posible que el buque del capitán Van Sraaten hubiera sufrido alguno de los avatares mencionados, sus hombres lo abandonaran con urgencia, perecieran posteriormente y el barco permaneciera a flote y a la deriva.

—Seguro que habrá más casos parecidos —comentaba Cecilio.

—Por supuesto —argumenté con decisión—. Sin ir más lejos, podemos recordar el caso del galeón español *San Damián*, condenado a navegar por la línea equinoccial sin posible variación de rumbo. O el del capitán alemán von Falkenberg, obligado a navegar por toda la eternidad en las aguas del gélido mar del Norte, sin timón ni timonel, en una interminable partida de dados con Satanás. Pero también aparece la leyenda del *Holandés Errante* en obras reputadas, como *El buque sin destino*, del británico C. Garrat, o *The Phantom Ship* de Marryat, esta última de hace unos treinta años, de la que dispongo de un ejemplar en inglés en mi biblioteca. Pero son muchas las que, de forma directa o lateral, abordan el tema, bien sea como novelas o dramas. Por último y en cuanto a estas referencias, no podemos olvidar la ópera del gran músico alemán Richard Wagner, estrenada hace unos veinte años. Él mismo aseguraba, que se basó en las *Memorias del señor de Schnabelewopski*, de Heinrich Heine. También aseguraba Wagner, que la inspiración definitiva le llegó cuando navegaba de Riga a Londres en los años 30 de este siglo, al sufrir una mar espantosa con olas montañosas, en la que estimó llegada su última hora. Pero no crean que los avistamientos del *Holandés Errante* han sido llevados a cabo por protagonistas de baja instrucción, ignorantes de la ciencia o marineros llanos. Por el contrario, personajes muy ilustrados, incluso miembros de casas reales, han descubierto el buque al sur del cabo de las Tormentas. Y es de mencionar de forma muy especial, el relato que ha hecho dudar a muchos sobre la realidad de la leyenda. Me refiero al avistamiento que llevó a cabo Alberto de Sajonia-Coburgo-Gotha, esposo de la reina Victoria de la Gran Bretaña, muerto desgraciadamente hace pocos años. Escasos

meses antes de contraer matrimonio, navegaba en un buque alemán desde Hamburgo hacia Ciudad del Cabo. El príncipe Alberto y su hermano avistaron lo que estimaron sin dudarlo como el *Holandés Errante*, de tal forma que Alberto ordenó al capitán que hiciera por él, hasta conseguir situarse a unas doscientas yardas de distancia, como hemos hecho nosotros hace pocas horas. Empleando bocinas recias, los llamaron a gritos alzados durante un par de horas. Sin embargo, el buque, con apariencia externa desastrosa, desarbolado del aparejo en casi su totalidad, como el que acabamos de observar, se perdió de vista como por encanto santero. También una condición parecida a la nuestra.

Detuve la charla, mirando a mis compañeros con una sonrisa, como si me dispusiera a rematar la tarea impuesta.

—Bien, señores, en mi opinión estimo que los *Buques Fantasmas* han existido en gran número sobre las aguas, y seguirán apareciendo con el paso de los años, como si se tratara de una condición permanente de la mar y sus leyendas, si podemos llamarlas así. Los secretos de la mar son insondables, y en las aguas se guardan miles de recónditos hechos, que jamás verán la verdad. Y en cuanto al *Holandés Errante*, he leído y escuchado opiniones de todo tipo. Hay quien cree firmemente en su existencia, unas veces de forma irreflexiva, pero otras con fundamentos expuestos. Incluso en estos días se producen avistamientos, que podemos enjuiciar con mayor o menor solvencia, como el que nos ha ocurrido a nosotros hace un par de horas. Pero así son las leyendas de la mar, que nadie debería negar al ciento. Y como precisamente acabamos de observar una de ellas, o así lo entiendo, espero que, en los próximos días, pueda ofrecerles alguna otra interesante historia. Y eso es todo, señor comandante.

—Muchas gracias, Leñanza, por habernos ofrecido una leyenda tan amena y con tantos datos de interés. Estoy seguro de que alguno de los presentes, que se negaban en redondo hasta el momento a creer en las leyendas marineras, comenzarán a dudar de sus precipitadas sentencias. Pido a todos un merecido aplauso para nuestro conferenciante, a quien así podemos denominar sin duda.

En verdad que quedé encantado de mi experiencia disertadora en el puente de gobierno. De forma especial, los caballeros guardiamarinas me observaban como si contemplaran a un erudito

catedrático del tema tratado. Y estaba seguro de que algunos oficiales, incluso el pragmático Narciso, mantendrían alguna duda en la sesera por culpa de mis palabras. Las leyendas de la mar, un tema que brotaba de nuevo a mi alrededor.

Regresamos a la normalidad de nuestra vida a bordo, aunque algunos necesitaran de varias jornadas para olvidar aquel extraño avistamiento del que habíamos gozado días atrás, al menos por mi parte. Pensaba con inevitable regusto que, a partir de entonces, podía asegurar sin falsos ensueños, que había contemplado con mis ojos la silueta del *Holandés Errante*, ese buque fantasma que había centrado tantas conversaciones durante siglos entre la gente de mar.

Si los recuerdos no me fallan, creo que fue una semana después, cuando comenzamos a avistar velas en notable aumento por ambas amuras. Aunque no observáramos nuestra situación en la carta, quedaba patente que no debía quedar lejos el cabo de San Vicente, punto de recalada habitual para todos los buques que se dirigían hacia el estrecho de Gibraltar.

La urca *Trinidad* se mantenía como perro fiel, a medio cable de distancia por nuestra aleta de estribor, aunque no se le hubiera ajustado puesto exacto alguno. Durante un día de encalmada seria, habíamos invitado a su comandante y oficiales a nuestro bordo, para confraternizar con ellos y aligerar pajarillos. Por desgracia, ya los alimentos cuadraban a rastros y era necesario bautizar el vino con agua y alguna especia, de modo que permitiera beberlo con alguna satisfacción. Por fortuna, el andar de ambos buques era muy parejo, con lo que se le hizo muy fácil y cómodo navegar en conserva.

Hacíamos la singladura número 59, cuando ya nos encontrábamos cerca de Cádiz. Y fue un momento mágico, cuando descubrimos aquella tierra con la que habíamos soñado durante tanto tiempo. Y como ya la *Trinidad* debía ajustar sus movimientos para cumplir con sus órdenes, tras solicitar el permiso de cortesía, se despidió de nosotros con toda clase de mensajes por banderas. Sin dudarlo un solo segundo, arribó con claridad para dirigir su proa hacia el Norte. Aquella misma tarde, cuando comenzaban a disiparse las luces, la perdimos de vista de forma definitiva y quedamos en solitario con nuestra proa dirigida hacia el Estrecho. Y

aunque el viento del Sur se acoplaba a nuestros deseos y nos permitía ceñirlo con cierta comodidad por estribor, en la noche escaseaba de fuerza, al tiempo que rolaba al sudeste, lo que nos obligó a gobernar al leste-nordeste, un rumbo que nos llevaba por derecho hacia la bahía gaditana.

Cuando se abrieron las luces del nuevo día, distinguimos con claridad la farola del castillo de San Sebastián. Y un par de horas después, nos quedaba a la vista la bella población gaditana, que no podía olvidar. Porque me fue fácil descubrir en la distancia el mirador del palacete de la familia en la calle de la Amargura, y ser consciente de que allí, tan a la mano, se encontrarían mi mujer e hijo, una estampa que me emocionó hasta límites insospechados. Había sido una dura casualidad, que mi separación más larga de España coincidiera unos pocos meses después de mi matrimonio, y debiera dejar a Mencía en soledad con nuestro hijo en su vientre.

Cuando nos encontrábamos a dos millas de la perla gaditana, largamos las insignias nacionales, al distinguir perfectamente los buques fondeados en bahía, donde reconocimos rápidamente a la fragata blindada *Tetuán*. Como es lógico pensar, y a pesar de lo que nuestras órdenes marcaban con exactitud, una vez a vista tan cercana de la ciudad española, en todas las almas de abordo se despertó un gran deseo de dirigirnos hacia aquel fondeadero, que tan cerca nos quedaba, y largar las anclas en su lecho.

Comentamos la posibilidad de un fondeo en bahía entre nosotros, reunidos en la cámara de oficiales. Aunque solamente unos pocos mantenían familia en aquella zona, se centraba la opinión general en el deseo de pisar tierra española, aunque fuera solamente por una o dos jornadas. Se decidió que parecía adecuado elevar súplica al comandante en tal sentido, aunque lo que menos me agradó fue que Cecilio y yo debíamos ser los que presentaran la petición al gran señor. No tuvimos más remedio que aceptar, aunque sugerí que, en primer lugar, debíamos exponer el tema al segundo comandante y solicitar su permiso para proceder a la última instancia.

El segundo sonrió cuando escuchó nuestras palabras. Sin dudarlo, nos autorizó a acudir al comandante, aunque ya nos avisó de que, en su opinión, la petición chocaría en piedra dura. Aunque un tanto desmoralizados, solicitamos permiso del comandante en su

cámara. Y una vez ante él, fui el encargado de solicitar un ligero fondeo en tierra española. Alegué que una buena parte de la dotación mantenía su familia en aquella zona, y que podía suponer una subida de moral que todos necesitábamos. Pero también expuse la urgencia que casi todos sentían de pisar tierra española, así como refrescar los ranchos que, tras dos meses de navegación, se encontraban bajo mínimos. El comandante, con un gesto de bondad en su boca que a veces le había observado, nos aleccionó en cuerdas.

—Señores, comprendo perfectamente su irrefrenable deseo de pisar tierra gaditana y acudir prestos a saludar a la familia, como es el caso de ustedes. Sin embargo, aparecen dos factores muy a la contra. El primero, que un setenta por cierto de la dotación es de origen cartagenero, y allí desean acudir cuanto antes. Pero por encima de todo, prima el deber de cumplir una orden dictada con entera claridad por nuestro comandante general de la escuadra, a la que todavía pertenecemos. Méndez Núñez fue muy claro al indicarme, que debíamos hacer rumbo directo a Cartagena, entregar el buque al arsenal y que se comenzara su puesta a punto cuanto antes, por ser una de las principales unidades de la escuadra. Al mismo tiempo, todos podrían salir con licencia de dos meses, para gozar por largo con sus familias. Después de los años atravesados fuera de España, no creo que sea muy doloroso esperar una o dos semanas más. Espero que me comprendan.

—Por supuesto, señor comandante —dije sin dudar una sola palabra—. Perdone la absurda petición que hemos…

—No es absurda en absoluto, Leñanza —el comandante se había puesto en pie y me tomaba por el hombro con inesperada familiaridad—. Comprendo sus inquietudes perfectamente, que son las mías. Pero comuniquen a sus compañeros y resto de la dotación, que pueden escribir una nota para sus familias, que serán enviadas con la lancha y depositadas en la Capitanía de Marina, para que las hagan llegar a la menor brevedad.

—Le quedamos muy agradecidos, señor.

Abandonamos la cámara del comandante con el rabo entre las piernas y, al menos por mi parte, la impresión de haber recibido una buena lección. No obstante, comunicamos a nuestros compañeros la posibilidad de enviar un mensaje por medio de la

lancha. Menos mal que tal noticia fue muy bien recibida y muchos, conmigo a la cabeza, nos pusimos a redactar unas pocas líneas porque el tiempo apuraba.

En la nota escrita comuniqué a mi padre y esposa nuestra situación, así como la creencia de que, en pocas jornadas, llegaríamos a Cartagena, momento en el que quedaría en libertad con dos meses de licencia. Pero también tuve la feliz idea de solicitar que me enviaran al arsenal cartagenero un carruaje de la casa, para salir de estampida en dirección a Cádiz.

Una vez cumplida la misión por medio de la lancha, sin perder tiempo alguno, el comandante ordenó virar en redondo. Y aunque todavía se mantenían en nuestros corazones los deseos de pisar tierra propia, pronto perdimos de vista la ciudad de Cádiz y su bahía. Ahora nuestro destino se centraba en la ciudad departamental de Cartagena, y a dicha misión nos centramos por derecho. Después de todo, se mantenía muy viva la emoción de observar tierra española y la posibilidad de abrazar a la familia en pocas jornadas.

15. SORPRESAS FINALES

La bahía gaditana había quedado por fuera del horizonte visual, perdida en la memoria. Sin embargo y para regusto propio, la costa española se mantenía con claridad a la vista. Blanco y negro en un mismo puño. Porque ya no debíamos pensar en semanas, meses o años de espera para abrazar a nuestras familias, sino en días, escasas jornadas que las podíamos medir en horas con facilidad. Ese pensamiento se sobreponía con fuerza a cualquier otro, y animaba nuestros corazones con extraordinaria fuerza. En mi caso particular y como por arte de magia, volvía a recordar con nitidez el rostro de Mencía, ahora tan cercano en la distancia. No obstante, era consciente de que, en los años atravesados de separación, aquella jovencita que se había unido en matrimonio conmigo, podía haber cambiado bastante en todos los aspectos, incluido el físico.

El comandante ordenó proa directa al Estrecho, dentro de lo que el soplo nos permitía. En principio, navegábamos al límite de la bolina, con un viento del sudeste, que todavía se nos aparecía medianamente favorable. Sin embargo, poco duró aquella feria marinera, porque el Gran Señor del Levante, tantas veces presente en aquel escenario, entraba a negras, como tantas otras veces, contra los buques de vela que quieren ingresar en el Mediterráneo procedentes del Atlántico. Como les decía, el putañero Levante, que llegamos a odiar con irrefrenable pasión, se hizo dueño de la situación, dispuesto a desbrozar nuestras esperanzas.

Aunque les cueste creerlo como cierto a algunos de los que lean estos cuadernillos, nos mantuvimos durante poco más de treinta y dos horas virando y revirando, intentando ganar el pulso al dios Eolo, ese ser superior que se ama y odia con la misma pasión, dependiendo de las circunstancias. Atravesamos momentos en los que ya no sabíamos a ciencia cierta cuál debía ser nuestra proa, convencidos de que la roda del buque se encontraría mareada, al recibir casi de continuo, vientos por las dos bandas. Mucho nos costó, bien lo sabe el dios Neptuno, pero por fin embocamos, en la

noche de la singladura 61ª, el esperado Mare Nostrum, que nos recibió con un soplo del sudeste, fresco de fuerza y mar en cabrillas altas.

Comenzamos a costanear la costa mediterránea con elevado espíritu, en dirección a nuestro destino. Aquella misma mañana me acerqué a la enfermería, donde un cabo cañón de mi batería se encontraba en trance de muerte por un absurdo accidente, en el que se había golpeado la cabeza contra la contera de una pieza artillera. El galeno me aseguró que nada era posible hacer, por haber sufrido una hemorragia en el cerebro de grandes proporciones. El pobre veía llegar la parca hacia él con claridad y protestaba de su mala fortuna, al sentirse tan cercano a su tierra: Cartagena. Acompañado del segundo comandante, nos acercamos a lo que, a bordo, se denominaba *Parroquia*, un diminuto pañol atochado contra la pequeña capilla. Por pura curiosidad, pregunté a don José López y Andrade, capellán titular, sobre el número de fallecidos durante toda la campaña. Sin contestar todavía, tomó entre sus manos el libro parroquial de a bordo, y pasó a informarme con seguridad.

—Pues mire, señor oficial, en el periodo 1862 - 1866, este buque ha sufrido un total de 67 fallecidos. De los 23 que perecieron a causa del escorbuto, 14 quedaron inhumados en las Malvinas. Otros tres perdieron la vida durante el combate del Callao, 24 por enfermedad del pecho y 17 por diversas causas, entre los que se debe contar al valiente cabo Fradera. Un elevado número que tiñe en rojo esta penosa campaña.

—Mucha sangre derramada por la Patria.

—Demasiada, si me permite decirlo, señor.

En conversación con el segundo comandante e intentando superar el mal trago atravesado, me comentó que siete de cada diez hombres a bordo procedían de aquella costa que barajábamos con felicidad. Se trataba de oriundos de las provincias de Málaga, Almería, Murcia, Alicante, Valencia, Castellón o, más al norte, de las catalanas. De esa forma, en cuanto aparecía a la vista ciudad, pueblo o caserío en la costa, era reconocido por algunos de nuestros hombres, que agitaban pañuelos en su dirección, como si pudieran ser reconocidos en la distancia.

Todos coincidieron en que atravesábamos la parte más agradable y bondadosa del largo viaje, emprendido años atrás.

Tanto así que, al caer la noche, se echaba en falta avistar aquella tierra española, como si la perdiéramos sin posibilidad de recuperación. Pero por fortuna, progresábamos sin merma, milla a milla. Ahora el viento, entablado en firme del sudeste y con alguna racha de frescachón, nos impulsaba como remolcados por ángeles custodios hacia nuestro deseado destino. En la tarde de la singladura 63ª montamos el cabo de Gata, con lo que, en mi interior, podía dar por finalizada la gran prueba. No obstante, todavía a la altura de Águilas o Mazarrón, fueran muchos los que gritaban emocionados, al reconocer su querido terruño.

A mediodía de la siguiente jornada, tanto avante con el cabo Tiñoso, esperaba disfrutar de la visión de la recogida bahía cartagenera. No obstante, una ligera bruma, tomada a ras, nos lo impedía. Por su parte, desde que montáramos el cabo de Gata, el viento se había rolado al sudoeste, el famoso lebeche mediterráneo, lo que todavía nos facilitaba más las últimas millas a recorrer. Y picaba la campana de a bordo las cinco de la tarde del postrero día de 1866, con 64 singladuras contadas desde la partida de Río de Janeiro, y en su conjunto ciento veintiocho días de mar desde que abandonáramos el puerto del Callo, cuando avistamos la bocana de entrada al puerto cartagenero. Y para mi cuenta particular, teniendo en cuenta que había abandonado la bahía gaditana a bordo de la corbeta *Wad-Ras* un lejano día de septiembre de 1862, significaba que me encontraba lejos de la familia cuatro años y tres meses largos.

También, en el repaso mental al que me sometía, debía destacar como fecha de especial mención, la del treinta de enero de 1863, momento en el que mi hijo Francisco había llegado al mundo. De esta forma, el mozo se encontraba a punto de cumplir los cuatro años, y por mucho que lo intentara con denodado esfuerzo, no conseguía alumbrar en mi cerebro su posible figura. Menos mal que restaban pocos días para que pudiera tomar entre mis brazos a ese nuevo miembro de la familia Leñanza, perteneciente a la sexta generación que, estaba seguro, se incorporaría a la mar en servicio de su patria.

Soñábamos, impacientes, con poder largar las anclas en el puerto cartagenero. Una inquietud que puede parecer absurda, pero que muchos reconocerán como cierta. Sin embargo, éramos

conscientes de que, si los vigías no avistaban la fragata en aquellos momentos, deberíamos esperar a la mañana siguiente para conseguir nuestro objetivo y dar por finalizada aquella interminable travesía. Menos mal que, avisadas las autoridades en el puerto de nuestro paso por el estrecho de Gibraltar, todos los hombres empeñados en la obligada descubierta, atentos de forma permanente al horizonte, avistaron nuestra presencia con facilidad. Y ya caían las luces a plomo cuando, con extraordinaria satisfacción, comprobamos la presencia de un remolcador a vapor que, una vez rebasada la punta de Navidad, se dirigía por derecho a nosotros.

Sin dudarlo un solo segundo, tomamos el cable de remolque que nos tendían desde el tortugón cartagenero, con lo que, en escaso tiempo, fuimos capaces de largar las dos anclas frente a la Muralla del Mar. De esta forma, dábamos por finalizada la campaña del Pacífico, el mismo día en que rematábamos el año 1866. Al pronto y como estampas atravesadas a gran velocidad por mi cerebro, pude recordar los meses sufridos en la corbeta *Wad-Ras*, penosos momentos bajo el mando de aquel pérfido y grosero comandante, el afortunado embarque en la fragata *Resolución* en el Río de la Plata, la campaña científica, los combates por aguas meridionales chilenas, el bombardeo de Valparaíso, el combate del Callao, las alarmas nocturnas posteriores al combate, los temporales sufridos al montar el cabo de Hornos, los eternos e infernales nueve días atravesados en mares atemporaladas sin timón, el maldito escorbuto que diezmaba la dotación sin medios para combatirlo, el remolque del buque británico y posterior estancia en Port Stanley, donde el gran Cecilio consiguiera fabricar el nuevo timón salvador. Y como extraordinario colofón, la estancia en Río de Janeiro y la definitiva travesía a España.

Toda esta rápida revisión de los últimos cuatro años la llevaba a cabo mientras abordaba la cámara de oficiales. Mucho había cambiado la situación, porque todo eran sonrisas y chanzas entre mis compañeros, alborozados por haber finalizado nuestra misión. Y me uní con fervor a las celebraciones, cuando mi criado llegaba para ofrecerme un urgente aviso.

—¿Qué ocurre, Ricardo? No me digas que traes malas noticias en un momento tan dulce.

—Pues no lo sé, si le digo la verdad. El señor comandante requiere de vuestra inmediata presencia en su cámara.

—¿El comandante? ¿Sabes la causa de esa llamada?

—Pues no tengo la menor idea, señor. Me llegó Alfonso, el criado principal del señor comandante, y me dio el aviso. Que se presente a la mayor brevedad, sin mayores comentarios.

Como poco o nada me gustaban las inesperadas noticias, que pueden albergar trazas de cualquier color, me apresuré a ajustar el uniforme y acudí con rapidez a la cámara del gran señor. Y apenas rocé la puerta con los nudillos, cuando escuché su inconfundible voz.

—¡Pase, Leñanza!

Cuando abordé la cámara con los nervios trazados en los higadillos, comprobé que, frente al comandante, se encontraba sentado un oficial de alta graduación. Aunque lo observaba de espaldas, pude distinguir sus vueltas con claridad, nada menos que las correspondientes a un teniente general de la Armada. Sonreía el patrón, y aumentó su mueca al dedicarme sus primeras palabras.

—Leñanza, un antiguo comandante, bajo cuyas órdenes serví, y de quien tan buenos recuerdos guardo, ahora elevado al empleo de teniente general de la Armada con todo merecimiento, desea veros cuanto antes.

Nada comprendía de momento, hasta que el invitado se giró para enfrentarme. Mi sorpresa fue descomunal, al comprobar la presencia de mi padre, que se alzaba y dirigía hacia mí con los brazos abiertos.

—¡Padre! ¿Vos aquí?

Las sorpresas eran diversas. En primer lugar, desconocía su promoción al empleo de teniente general de la Armada. Pero más todavía, me sorprendía su presencia en Cartagena, porque lo suponía en Cádiz. Nos abrazamos con tierna pasión, un apretón prolongado en el tiempo, sin posible final. Me sentí feliz al embutirme entre sus brazos. Por fin, nos separamos y entré de lleno con las preguntas que no podía mantener en cerrado.

—¿Habéis sido destinado a Cartagena como…?

—Nada de eso, hijo mío. Ascendí al empleo de teniente general hace seis meses, y el señor ministro tuvo a bien nombrarme capitán general del departamento marítimo gaditano. Me encontraba en

casa, cuando nos llegó tu apresurada nota, esos pocos minutos que os mantuvisteis en la bahía. Mencía entró en nervios desatados, con llantos y sollozos de bulto como jamás había escuchado en mi vida. Intenté tranquilizarla con las frases que me llegaban a la mano. Alegué con decisión que, en un par de semanas, te presentarías ante nosotros. Sin embargo, aquellas palabras aumentaron el nivel de sus sollozos, como no puedes imaginar. Por tal razón y sin dudarlo, tomé una decisión un tanto drástica, y así se lo comuniqué.

—Vamos, Mencía, no llores más, por favor. Prepara una bolsa de viaje, que partimos hacia Cartagena ahora mismo. De esa forma, podrás entrar en abrazos con Santiago en pocos días.

—¿De verdad? —Mencía se arrojó en mis brazos, como si hubiera recibido la más extraordinaria noticia de su vida—. Prepararé también a Francisquito para el viaje.

—¿Crees oportuno que el niño emprenda tan largo trayecto en el carruaje? Podría esperar con su abuela hasta…

—El niño es fuerte, padre. No olvide que es un Leñanza —sonreía de placer—. A Santiago le costaría perdonarme que no lo llevara ante él.

—De esa forma, al día siguiente partíamos hacia este puerto. Comuniqué por telégrafo al señor ministro y al capitán general de Cartagena, un buen amigo, que deseaba esperar tu arribo en esta plaza, tras muchos años de ausencia. Me ofreció su residencia en el palacio de Capitanía, pero lo rechacé con agradecimiento. Como era consciente de que desearíamos cierta intimidad, y recordaba que la familia poseía una buena casa en la ciudad, enviamos telegramas a nuestro administrador por estas tierras, don Eustaquio Fuentes, para que lo preparara todo. Y de esa forma, partimos de viaje. Bien saben los cielos, que se trataba de una mala época, porque nos ha caído sin misericordia agua y granizo, además de poder observar los rayos por miles a nuestro alrededor. Mencía no quería parar de ninguna forma. Me negué a ello y le expliqué con claridad, que llegaríamos antes de que tu fragata apareciera por la bocana. Bueno, todo tiene un final feliz y, hace cuatro días, arribamos sin novedad. Nos hemos instalado muy cómodamente en una magnífica casa que no recordaba, frente a la puerta de la muralla que se abre hacia la mar. Y también debí retener a Mencía con cadenas. Porque tu esposa

deseaba permanecer en la misma muralla, oteando el horizonte de forma permanente en espera de tu buque.

Sentí un enorme placer, al escuchar aquellas explicaciones de mi padre.

—¿Cómo está Mencía y el niño? Bueno, y madre. ¿Por qué no ha viajado con ustedes?

—Los años también pasan para ella, Santiago, y siente dolores de espalda, especialmente en estos meses de elevada humedad. Entendimos que sería mejor permanecer en nuestra casa, y esperar nuestro regreso. Le he pedido a tu comandante, mi buen amigo Carlos, a quien desbravé a bordo de la fragata *Lealtad* —ambos sonrieron—, que haga una excepción y te permita desembarcar conmigo. Porque, en caso contrario, Mencía se presentaría a bordo.

El comandante, de extraordinario humor, entró en risas con mi padre, tras sus palabras. Bien sabe Dios que todo lo que escuchaba, me parecía un canto celestial, solamente con pensar en abrazar a Mencía y a mi hijo en escaso tiempo. Sin embargo, nunca me había gustado ser la excepción a bordo, por lo que entré en excusas.

—Juro por los dioses de la mar, padre, que daría uno de mis brazos por abrazar a los míos en escasos minutos. No sabe cuántas veces lo he soñado. Pero creo que debo mantenerme a bordo con mis compañeros y…

—Usted se mantendrá donde yo diga, Leñanza —el comandante entonaba con fingida dureza—. Acompañará a su padre ahora mismo y partirá en su lancha. Pero como ya me han adelantado la visita del capitán general y otras autoridades, deberá regresar mañana por la mañana a temprana hora. Hemos de preparar el buque para una posible revista, aunque no creo que se le ocurra a Su Excelencia. Y lo que le digo es una orden. ¿Me comprende?

—Por supuesto, señor comandante. Y mucho se lo agradezco.

Poco después, el teniente general Leñanza era despedido oficialmente en el portalón con los honores debidos, circunstancia que había preparado el segundo comandante. Mi padre se abrazó con fuerza al comandante, antes de descender por el portalón. Una vez en la lancha, también yo me despedí con permiso del comandante y embarqué. Creo que en el trayecto desde la cámara hasta la meseta del portalón, no había pisado la cubierta sino que volaba sobre ella como impelido por los dioses conjurados. Y

cuando la lancha se abría para recorrer las escasas yardas que nos separaban del muelle de la Capitanía del Puerto, la felicidad batía alas por todo mi cuerpo. De forma especial, el rostro de Mencía se aparecía con extrema nitidez. Era maravilloso pensar que, en unos pocos minutos, podría abrazarla y conocer al pequeño Francisco.

Una vez desembarcados, tomamos el carruaje oficial de mi padre para cubrir una corta distancia, hasta alcanzar un caserón que, en verdad, no recordaba. Pero poco importaba tal detalle en aquellos momentos. Debí refrenar mis impulsos, para no atravesar el zaguán en carrera de galgos y mantenerme a la altura de mi padre. Subimos un piso y por fin llegamos a un salón, donde se abrió la caja de los sueños. Porque de pronto y como celestial visión, comprobé la presencia de Mencía, con un niño prendido de su mano. La emoción marcaba roderas insospechadas al observar el rostro y el cuerpo de mi esposa, una maravillosa aparición. Porque Mencía derrochaba belleza por los cuatro costados. A pesar de haber transcurrido cuatro años, reconocía con perfección a la jovencita que había ganado mi alma en la isla de El Hierro. Sin poder mantener un segundo más la prudencia, me lancé hacia ella con los brazos abiertos. Y ella respondió con la misma urgencia, hasta quedar embutida a fuego entre mis brazos.

Apreté a Mencía contra mí, como si no deseara separarme de ella nunca más. Disfruté a fondo al comprobar el perfume de su piel, que casi había olvidado. Y como mi padre se había apartado con la necesaria prudencia, la besé con una pasión desmedida, que fue correspondida en el mismo tono sin dudarlo. Besos, caricias y amor en su más perfecta demostración. No obstante, el hechizo quedó roto de momento, al comprobar que jalaban de mi manga. Escuché una voz infantil junto a mí.

—¿Es usted mi padre, señor?

Ahora debí encarar al pequeño, que ya se alzaba más de lo que preveía en mis pensamientos, y empleaba un tono de voz fuerte y poco infantil. Sin dudarlo, comprobé que se trataba de uno de los Leñanza en modo *Gigante*, un mozo que ya demostraba hechuras de esa rama de la familia, famosa por su especial fortaleza. Tras observarlo con detenimiento, lo tomé en brazos y alcé para besarlo con especial ternura. Como Mencía se unió al abrazo, así quedamos los tres atrapados en delicioso conjunto, aquella estampa que había

soñado durante años.

Tras una noche de desenfrenada pasión, en la que volví a gozar de las estrellas de forma repetida, Ricardo me despertó a la hora convenida. Debía alistarme para regresar a bordo y cumplir lo estipulado por el comandante.

A partir de aquel momento, la vida para la dotación de la fragata *Resolución* se convirtió en una fiesta y jarana continuada, con mil atenciones muy superiores a lo que era esperado recibir. El pueblo cartagenero estimaba que nos habíamos ganado los homenajes a pulso con nuestras heroicas actuaciones de mar y guerra. Todas las clases de la población se disputaban con fuerza, para destacar en sus homenajes. Se nos ofrecieron funciones de teatro y canto, banquetes, rendibúes, bailes de todo tipo y condición, reuniones, discursos de honor y mil agasajos sin descanso. Pero además, en los cafés, peluquerías y todo tipo de comercios se dispensaba del pago a los hombres de la fragata. Y para colmo de detalles, en el primer día se presentó a bordo una comisión del comercio, para ofrecer a la dotación la comida de aquella jornada. Y no se trataba de un almuerzo a la ligera, porque a nuestros hombres se les ofreció carne de vaca, chorizos de varios tipos, pescados finos y frutas de toda clase, así como dulces variados, todo ello bien regado por vinos y licores. A los actos que asistí, considerados como adecuados, me acompañaba Mencía, encantada de aquel nuevo papel, así como lo hacían las esposas de otros compañeros, que mantenían la familia en la localidad.

A las diez de la mañana, como se había previsto, acudió el Excelentísimo Señor Capitán General a bordo, para ofrecernos el oficial recibimiento. Gozamos de un acto cordial y con encendidas palabras de homenaje, a las que contestó el comandante. Tras la visita de Su Excelencia, accedió a bordo una comisión del Ayuntamiento de la ciudad, así como de la villa de Mula, patria chica del gran señor. Tras los discursos de afecto y deferencia, fue necesario ceder a la invitación, por lo que desembarcamos comandante, segundo, oficiales y guardiamarinas, siendo permanentemente rodeados por embarcaciones que enarbolaban banderolas y músicas militares. Una vez en el muelle, accedimos a los carruajes preparados para pasar a la Casa Consistorial, donde nos esperaba la corporación en pleno para ofrecernos un

extraordinario refrigerio.

En tono parecido o superior se repitieron los primeros días, sin posible descanso para la dotación. Por fin, en la mañana del día 3 se ofició en la iglesia parroquial solemne misa y Tedeum, por el feliz arribo de nuestro buque. Y en la jornada siguiente, en el mismo templo tuvieron lugar las honras fúnebres por los que habían sucumbido en la campaña del Pacífico. El encargado de pronunciar la oración fúnebre fue nuestro capellán, que lo hizo muy emocionado. Como un último dato que estimo importante, el Comercio de Cartagena ofreció al señor comandante una extraordinaria corona de oro, valorada en unos 22.000 reales, mientras la Diputación Provincial ofrecía bastón y fajín, insignias de su empleo, cuyo valor ascendía a los 30.000.

Debo señalar un dato de la mayor importancia. En la mañana del día 2 de aquel extraordinario mes de enero, la fragata *Resolución* entraba en el arsenal cartagenero, donde se la preparaba para tomar el dique flotante. Aquel mismo día, quedaban señalados como efectivos los ascensos que nos había comunicado el comandante general de la Escuadra en Río de Janeiro, con lo que me vi promocionado al empleo de capitán de fragata. Se trataba de un inmenso honor, sin duda, pero tan importante detalle quedó un tanto ensombrecido por los homenajes recibidos sin freno. El día 3 quedó desarmada la fragata. La marinería y guarnición quedaban desembarcadas de inmediato con sus licencias absolutas. Por su parte, a los jefes, oficiales, guardiamarinas y demás clases, al desembarcar, se nos entregaba pliego de licencia de dos meses, que el Gobierno tuvo a bien concedernos, con el objeto de que *atendiéramos convenientemente al restablecimiento de nuestra quebrantada salud*.

Como mi padre deseaba arribar a Cádiz cuanto antes, dos días después abandonamos Cartagena con rumbo fijo hacia nuestro hogar gaditano. Aunque Mencía y yo habríamos deseado un viaje de muchos días, con calma y entera felicidad, comprendimos los sentimientos de mi padre, así como mi propia urgencia para estrechar a mi madre.

Llegamos a Cádiz en un día de intensa lluvia. Pero poco o nada nos importaba. Alcanzamos el palacete de la calle de la Amargura, donde por fin pude besar a mi querida madre, que lloró,

emocionada. Y de esta forma tan feliz retomamos nuestra vida, aunque el escenario fuera bien distinto al que había dejado más de cuatro años atrás. Como decía mi abuelo Santiago, las separaciones son tristes, pero los reencuentros compensan muy por alto todos los pesares atravesados.

LIBRO SEGUNDO

LA FRAGATA *NUMANCIA*

Se remata la gloriosa circunnavegación

1. A BORDO DE LA FRAGATA *NUMANCIA*

Ahora se dirige a quienes, en el futuro, lean estos cuadernillos familiares, Pablo Descallar Leñanza, alférez de navío embarcado en la fragata blindada *Numancia*, un buque prodigio de poder y resistencia. Pero les aseguro, entrado en sinceros, que escaso placer sentí cuando mi primo, teniente de navío Santiago Leñanza, embarcado en la fragata *Resolución*, me endosara el encargo de pasar por escrito lo que dio de sí el tornaviaje de la mencionada fragata en gloriosa circunnavegación. La petición me llegó cuando, todavía fondeados los buques de la denominada como Escuadra del Pacífico frente a El Callao, en el surgidero de la isla de San Lorenzo, tuvimos conocimiento de que la fuerza se fragmentaba en dos divisiones, y cada una debería navegar con diferentes derrotas en cuanto al deseado regreso a la Península.

Para quienes no hayan consultado anteriores cuadernillos familiares, declararé que soy hijo del brigadier de la Real Armada Víctor María Descallar, casado con María Leñanza, hija de quien alcanzara el grado de teniente general de la Armada, mi abuelo Santiago Leñanza. Asimismo, mi madre era la única hermana de Francisco, en la actualidad jefe de escuadra y comandante general del Arsenal de La Carraca, o en tal destino se mantenía cuando abandonamos España. Y aunque fuera por vía materna, debo asegurar que me encontraba muy unido a la familia Leñanza, marinera de pies a cabeza, a la que me enorgullecía en pertenecer. Y mucho debía al tío y padrino Francisco, comandante en el navío *Reina Doña Isabel II* durante la Guerra de África, donde cumplí servicio de artillería en el empleo de guardiamarina. Y digo que mucho le debo porque, cuando atravesaba lo que entiendo como el peor momento emocional de mi vida, consiguió rescatarme de las garras de una mujer de pago y alcoba, experiencia que casi me cuesta la carrera.

En el mes de noviembre de 1864, me encontraba en la situación de pasado a cuartel, una vez que al vapor de ruedas en el que me

encontraba destinado, se le ordenaba dirigirse al arsenal de Cartagena para su inmediato desguace, con sus máquinas en penosa situación. Fue en aquellos días de aburrimiento general y paseos sin rumbo cuando, entrados en el mes de diciembre, se solicitaba por orden de servicio voluntariedad en alféreces de navío, para su inmediato embarque en la fragata blindada *Numancia*. Como pueden comprender, no necesité ni un solo segundo para apuntarme al listado, que ya se preparaba en la Mayoría General de Capitanía. Y estoy convencido de que algún ángel blanco me largó la divina estacha de remolque, porque dos semanas después se me ordenaba el inmediato embarque en la mencionada fragata, una vez arribara al puerto de Cartagena, procedente de Tolón, donde había sido construida y realizado las primeras pruebas de mar. Al mismo tiempo, lo hacían otros tres oficiales del mismo empleo, entre ellos quien se convirtiera con el paso de los meses en entrañable amigo y compañero, alférez de navío Álvaro de Silva y Fernández de Córdoba. Bueno, declaro por adelantado que, con el paso del tiempo, se convirtió en algo más que un entrañable amigo.

He de reconocer con cierta emoción, que mi embarco en la fragata *Numancia* era un sueño hecho realidad, aunque supongo que cualquier oficial de la Armada así lo habría considerado. Se trataba de la primera fragata blindada que aparecía en el listado de buques de nuestra Marina de Guerra, pero, de forma especial, eran sus características las que hacían gozar con la simple contemplación de su silueta. Cuando, en el muelle de la machina del arsenal cartagenero, me dirigía a tomar la plancha de oficiales para embarcar, quedé embobado como niño con aro de rueda en la mano, al comprobar aquel buque, que más bien parecía un coloso de los mares. Con sus casi cien metros de eslora y más de diecisiete metros de manga, aparejo de fragata convenientemente rebajado, con una guinda[51] de su palo mayor en los 28,9 metros, 7.300 toneladas de desplazamiento, fuerza efectiva de sus máquinas superior a los tres mil caballos de vapor y un andar cercano a los trece nudos, parecía dispuesta a comerse los siete mares de un solo bocado. Pero mucho llamaron de forma especial mi atención dos detalles. El primero, que su calado a popa superara los nueve metros, lo que la imposibilitaría para entrar en algunos puertos. Y como dato definitivo en un buque dispuesto para hacer la guerra

por los cinco continentes y, de esa forma, colmar el vaso de su poder, que aquella mole de acero contara con 34 cañones de hierro, sistema Rivera, de 68 libras, lisos; dos cañones de bronce, rayados, de 12 cm; dos obuses de bronce, lisos, de 15 cm y dos cañones de bronce, cortos y rayados, de 8 cm. Una potencia artillera que recordaba la de buques antiguos de vela, cuando las baterías corridas con elevado número de piezas espoleaban el ánimo de la dotación, un detalle que, con la llegada del vapor, se hizo imposible de ajustar en los primeros años.

En primer lugar, nos dirigimos a la cámara del comandante para ser presentados a su autoridad. Y casi me temblaban las piernas, mientras esperábamos ser recibidos. Por fin, nos adentramos en su gabinete, donde se alzó de una silla para venir a saludarnos con una agradable sonrisa. Y pueden estar seguros, de que su sola presencia me impactó como granada contra el pecho. Porque el capitán de navío don Casto Secundino María Méndez Núñez, sin ser un hombre de elevada estatura ni especial corpulencia física, a sus cuarenta y un años desplegaba un soplo de vital energía, una fortaleza que se hacía visible en pocos segundos al contemplarlo. Es muy posible, que el rostro mostrara toda su extraordinaria personalidad. De nariz aguileña, ojos muy negros, labios estrechos y mentón en lanza, destacaban por encima de cualquier otra consideración sus patillas largas, anchas, tupidas e impenetrables, lanzadas a proa por un viento imaginario. Porque podríamos asegurar sin posible error, que era su cara la que parecía empotrarse en dos densas y peludas hiladas, que se curvaban hasta querer cerrar el cuadro. Les aseguro que, al observarlo a corta distancia, me emocioné como si contemplara las constelaciones celestiales por primera vez. No cabía duda de que me encontraba ante un personaje formidable, de esos que despliegan energía en bandada y jamás necesitan alzar la voz, para que sus órdenes vuelen a concierto.

Por suerte, antes de embarcar en mi nuevo buque, había topado en la Capitanía General de Cartagena con el brigadier don Tomás Acha y Álvarez, quien había sido mi comandante en la fragata *Berenguela* y, posteriormente, comandante de quilla o tablas de la propia *Numancia*, durante su construcción en los astilleros *Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Mediterranée*, en La Seyne, Tolón. Como parecía encontrarse un tanto aburrido, me invitó a

charlar con él en su gabinete. Al tener conocimiento de que embarcaba en la *Numancia*, mucho se alegró y pasó a exponerme algunos detalles de su construcción, que, según sus propias palabras, le hicieron sufrir más de lo esperado en aguas francesas. De forma especial, incidió en su blindaje, característica que, en su opinión, la convertía en una fragata blindada única por aquellos momentos. Recuerdo una a una sus palabras.

—Mire, Leñanza, va a embarcar en la unidad más poderosa de la Armada, y una de las más poderosas del mundo en estos días. Se trata de un buque extraordinario, con un blindaje de 1.350 toneladas, uno de los elementos más revolucionarios y característicos de esta fragata. Se forma una faja metálica compuesta por ocho hiladas de planchas de hierro forjado, que cubren totalmente ambos costados desde la cubierta hasta los 2,30 metros bajo la línea de flotación, apoyadas sobre un respaldo de teca de 440 milímetros. El grosor de las cuatro hiladas inferiores alcanza los 130 mm, mientras que el de las cuatro superiores queda en 120 mm. Pero la *Numancia*, como especial novedad, dispone de dos reductos blindados, a proa y popa, como dos torres elípticas de madera gruesa, protegidas por un blindaje de 120 mm, con lo que se asegura la estación de mando y el puente de gobierno del buque. Por último y como galera medieval, dispone de un espolón a proa de especial fortaleza. Y es de tener en cuenta, que cuando complete su dotación, ésta alcanzará los 590 hombres.

—¿Ha dicho 590 hombres, señor? Más parece un navío del siglo pasado.

—En efecto. Debes tener en cuenta que, además de las necesidades para dotar la artillería, también cuenta con un elevado número de maquinistas, fogoneros y paleadores. En su conjunto y en cuanto a los grados superiores, comandante, segundo, doce oficiales de guerra, cuatro oficiales mayores —un oficial de ingenieros, un oficial de Estado Mayor de Artillería, un oficial de Infantería de Marina, un oficial de Administración y dos Profesores de Sanidad— y doce guardiamarinas. Pero también debemos sumar ocho oficiales de mar, tres carpinteros, cuatro buzos, dos calafates, dos veleros, dos herreros, un armero y farolero, dos practicantes, dos escribientes, cuatro dependientes de víveres y panadería, cuatro condestables, cuarenta cabos de cañón, setenta soldados de

Infantería de Marina, dos guardabanderas, treinta cabos de mar, sesenta marineros preferentes, ciento veinte marineros ordinarios, doscientos grumetes, ocho aprendices navales, tres primeros maquinistas, dos segundos maquinistas, dos terceros maquinistas, tres cuartos maquinistas, cinco ayudantes de máquinas, sesenta fogoneros y cuarenta y cinco paleadores. Como puede comprobar, mantengo la memoria en buenas condiciones, aunque no sea difícil recordar unos datos con los que luché durante meses.

—Una generosa dotación, señor.

—Pues puede estar seguro, de que no sobra una sola mano a bordo, y bien le vendría alguna más.

Mucho me impresionaron las palabras de mi antiguo comandante, de forma especial al comprobar la emoción con la que me narraba aquellos datos. Sin saber por qué, trajiné a fondo en el cerebro aquel detalle del espolón, que había quedado grabado en mi memoria. Y así pude comprobarlo cuando, en las primeras horas de aquella mañana, cercana a las fiestas Navideñas, embarcaba para posesionar de mi destino. También pude comprobar, antes de embarcar, el medallón popel, donde, con los colores heráldicos tradicionales, aparecía el escudo nacional completo o de armas de S.M.C. doña Isabel II, bajo corona regia y envuelto en el Toisón de Oro. Debajo, en el interior de la cinta o leyenda y en capitulares romanas aparecía el nombre de NUMANCIA, aunque, como nos expuso el teniente de navío Pardo de Figueroa, durante algunos meses en su construcción, el nombre asignado al buque había sido el de GERONA, cambiándose poco antes de su botadura. Y aunque no lo comprobé hasta días después, en el mascarón proel se exhibía el escudo nacional dividido en cuatro cuarteles, Castilla y León, bajo corona regia, encontrándose custodiado a ambas bandas por leones rampantes, que campaban en el interior de motivos florales que se proyectaban, decreciendo de tamaño, desde el presupuesto tajamar hasta su fin en la mura. Todo ello también con los colores heráldicos tradicionales.

Como era norma de ordenanza, tras la rápida presentación al señor comandante y antes de proceder a la inspección del buque, los cuatro alféreces de navío habíamos sido recibidos en su cámara por el segundo, capitán de fragata Juan Bautista Antequera y Bobadilla, presentación a la que se nos unieron los doce

guardiamarinas embarcados en la jornada pasada, que completaban el cupo de oficiales de guerra. Se trataba de un hombre afable donde los haya, cortés hasta rayar cintas y con las guías de mostacho más finas, alargadas y puntiagudas que jamás había observado. Nacido en La Laguna, mantenía su acento canario sin haber perdido una sola letra. Aunque leyera de un pliego que, con seguridad, algún oficial subalterno le habría preparado, nos asignó destino en las diferentes situaciones que el buque podía atravesar. Uno de ellos, el alférez de navío más antiguo, Miguel Liaño y Fernández Cossío, como ayudante del oficial de derrota, mientras los otros tres entrábamos como subalternos en la batería principal, bajo las órdenes del teniente de navío Emilio Barreda y Pérez. Los caballeros guardiamarinas, diez de primera clase y dos de segunda, pasaban a depender al ciento de su jefe directo a bordo, el teniente de navío Celestino Lahera y Giorla.

Una vez rematada aquella impresionante presentación al comandante y, poco después, al segundo, durante tres días recorrí todas las cuadernas del buque, sin dejar chaza al aire. Para tal empresa, los nuevos oficiales embarcados, cuatro alféreces de navío y doce guardiamarinas, fuimos guiados por el teniente de navío José Pardo de Figueroa y de la Serna, que de forma agradable y coloquial nos explicaba los detalles principales, momento en el que mi admiración aumentaba de grado. Una y otra vez, me repetía la suerte caída en los brazos, al ser destinado al buque más poderoso de nuestra Armada.

Como la demanda exigida por el primo Santiago había sido la de narrar los momentos principales del tornaviaje en circunnavegación desde El Callao hasta Cádiz, a grandes rasgos puedo adelantarles que, en la navegación desde Tolón hasta Cartagena, el buque había promediado un andar de once millas, lo que mucho satisfacía a los mandos, teniendo en cuenta que la fragata contaba hasta ese momento con un equipaje escasamente superior a la mitad que le concedía el reglamento. Una vez en la capital departamental levantina, durante aquellas navidades de 1864, hasta los primeros días de enero de 1865, se nos armó el buque con la artillería estimada en planos, y llevamos a cabo diversas pruebas de máquinas, aparejo y sistemas de a bordo, realizadas a toda satisfacción. A los pocos días de fondear frente a las murallas y para

entera complacencia del comandante, nos embarcó el resto de la dotación, que se encontraba arranchado de forma provisional en el navío-pontón *Isabel II*, fondeado a escasas yardas de nosotros.

Por fin, abandonamos el puerto levantino el día 8 para dirigirnos hacia Cádiz. A bordo habían embarcado los generales Rubalcava y Quesada, el brigadier Director de Ingenieros Hilario Nava y el teniente de navío Cesáreo Fernández, todos ellos componentes de la comisión encargada de redactar el informe de las pruebas a realizar sobre las propiedades de la *Numancia*. En las tres singladuras que se hizo durar la travesía con ese fin, se determinó el andar exacto del buque, variando el número de calderas encendidas, el tiempo necesario a toda máquina para efectuar una evolución completa, así como el retroceso de los cañones recién instalados. Pero también se navegó a vela, efectuándose todas las maniobras y rumbos posibles, dentro de lo que el viento flojo y la mar llana de aquellos tres días de mar nos permitieron. En este apartado, no se presentaban los detalles tan halagüeños, al comprobar que el aparejo cuadraba un tanto raquítico y proporcionaba escaso andar. Sin embargo, no molestaba en exceso, al considerarlo como elemento auxiliar, aunque el comandante, maestro de la navegación a vela, lo considerara una merma importante.

Por fin, el día 11 largamos las anclas en el gaditano fondeadero de Puntales. El comandante, en vista de la muy larga comisión que nos esperaba a proa, concedió permiso de francos para la mayor parte de la dotación. Por mi parte y como tantas otras veces que me encontraba en la capital gaditana, dirigí los pasos en cuanto me fue posible hacia el palacete familiar de los Leñanza, situado en la calle de la Amargura, donde recibí algunas sorpresas de orden. La primera y muy gozosa, comprobar la inesperada presencia de mi madre, a la que no besaba desde bastantes meses atrás. Pero también que el tío Francisco, mi padrino de aguas y a quien tanto debía, se encontrara destinado como comandante general del arsenal de La Carraca. Y la última, más bien de bombarda, conocer a una preciosa jovencita, Mencía, que resultaba ser la esposa de mi primo Santiago, con un niño de pocos meses en sus brazos. Costaba creer que el díscolo y disoluto Santiago, tan aficionado a los amores fáciles y huidizo como norma del santo matrimonio, como si se tratara del vómito negro fulminante, hubiera acabado por sentar la

cabeza. Mencía se mostraba muy triste, en espera del regreso de su esposo, condición que estimaba cercana. Nada dije a la contra, para no ahondar más en su dolor. Por el contrario, sentí abierto regusto de placer al comprobar los rasgos de satisfacción incomparable en mi tío, cuando dirigía la miraba embobada hacia ese niño de pocos meses, bautizado para mayor gloria con el nombre de Francisco. Mucho había deseado que naciera un nuevo Leñanza, miembro de la sexta generación de la familia.

Muchas preguntas me lanzó el tío Francisco sobre la *Numancia* y las vicisitudes corridas en la navegación desde Cartagena. Porque siempre se sufren dudas y aparecen problemas, cuando cualquier buque cubre sus primeras singladuras tras la construcción. Lo tranquilicé al exponer que la fragata blindada navegaba como real falúa de Aranjuez, y que todos sus sistemas destacaban por su fiabilidad y perfecto funcionamiento. Tan sólo el destilador de agua había sufrido una avería que, no obstante, había sido reparada por los maquinistas de a bordo en escaso tiempo. Me comentó que ya el comandante, Méndez Núñez, le había expuesto en su presentación en el arsenal las mismas impresiones, con lo que se aligeraban las posibles comprobaciones, artilleras y de máquinas, a realizar en la bahía gaditana.

Pero aquellos días atravesados en la maravillosa ciudad gaditana, no sólo fueron dedicados a la familia. Mi buen amigo y compañero Álvaro tuvo la deferencia de invitarme a un sarao familiar en la casa de sus padres, en el Puerto de Santa María, un magnífico caserón situado en las afueras de la ciudad. Y les aseguro por derecho, que se produjo una explosión colosal en mi cerebro, cuando fui presentado a sus padres y hermanos. Pero creo que, antes de entrar en detalles, debo señalar mi situación emocional con respecto a los amores en aquellos días, una aclaración que entiendo necesaria.

Con cuatro largos años en el empleo de guardiamarina, una excesiva permanencia gracias a la nueva orden, que alargaba el tiempo mínimo en el mencionado escalón, con objeto de que los caballeros **[52]** llegaran mejor formados a los empleos de oficial efectivo, acababa de cumplir los dieciocho años. Por aquellos días, conocí a una preciosa jovencita, Pilar Berdejo, de la que me enamoré perdidamente. Era la hija pequeña del brigadier Esteban

Berdejo del Camino, compañero de mi tío Francisco. Acababa de cumplir los diecisiete años y como ella también sentía un gran amor hacia mí, en pocos meses decidimos formalizar nuestro compromiso, y matrimoniar en cuanto las ordenanzas así me lo permitieran. Aunque me temía alguna reacción contraria, sus padres mostraron absoluta conformidad y satisfacción con nuestra decisión. Bien es cierto que, como les decía, Pilar había cumplido los diecisiete pocos meses atrás, lo que la convertía en una verdadera mujer.

Por desgracia, mi prometida Pilar, mientras me encontraba de comisión en la mar a bordo de la goleta *Edetana*, falleció de forma inesperada. Una verdadera desgracia, que nadie podía considerar siquiera en una joven tan llena de vida. Cuando cabalgaba por la finca que sus padres poseían en Conil de la Frontera, práctica a la que era muy aficionada, por causa desconocida caía de la montura, con la mala fortuna de golpearse la cabeza contra un pedrusco de generoso tamaño, desgraciada acción que le produjo el fallecimiento instantáneo. Uno más de esos acaecimientos que te hacen dudar de los designios del Altísimo, e incluso tambalear la fe propia en vaivén de charcas a quienes les afecta por derecho. Porque es difícil llegar a comprender, que el destino deparara tan nefasta suerte a una jovencita, que apenas se acababa de abrir a la vida y con tantos sueños por cumplir.

Como es lógico pensar, atravesé meses de verdadero espanto y calvario mental, un alargado tiempo en el que cerca anduve de perder la cordura. Tras llorar durante varios meses, me volqué a la contra, entregado a la vida más disipada que imaginarse pueda. Bebida, mujeres de látigo y alcoba, así como un desenfreno absoluto. Y a tal punto llegó mi desatino emocional, que me propuse matrimoniar con una prostituta del barrio gaditano del Pópulo. Ese fue el momento en que mi tío Francisco, comandante del navío *Reina Doña Isabel II*, en el que me encontraba embarcado, enterado de la situación, entró al quite y en primera persona, para solucionar la locura de su sobrino y ahijado. Sin dudarlo, acudió al establecimiento donde la moza prestaba sus servicios amorosos, para entregarle una buena bolsa de monedas y un billete en la diligencia, que abandonaba Cádiz aquel mismo día. Aunque mucho me molestara la intromisión del familiar en mi vida

personal, poco a poco y con ayuda del cirujano de a bordo, regresé a la vida normal y, por las meritorias acciones cumplidas en la guerra de África, fui ascendido al empleo de alférez de fragata.

En los momentos que relato, destinado en la fragata *Numancia*, esa historia de mis días de locura habían pasado aguas a popa y vivía con entera normalidad, aunque no hubiese vuelto a encontrar mujer que llamara mi atención. Sin embargo, cuando el buen amigo Álvaro me presentaba a su familia, ya les he dicho que un estallido de bombarda sacudió mi cerebro, al conocer a su hermana Margarita, cuarta de los siete hermanos. Caí rendido en amores por la joven en segundos y a machamartillo, razón por la que intenté repetir la visita al domicilio familiar con cualquier excusa. Por gracia de los cielos, fui apoyado en todo momento por el buen compañero, que comprendía los sentimientos que bullían en mi alma. Y para mayor felicidad, pronto comprendí que la joven me correspondía por entero, razón por la que, entrado en encendida pasión, le expuse mis sentimientos, aunque nos hubiéramos conocido unos pocos días atrás.

Regresando a la vida a bordo de la fragata, también las pruebas llevadas a cabo bajo la mirada de un grupo de ingenieros del gaditano arsenal de La Carraca, especialmente de artillería, se consideraron satisfactorias al ciento. Tanto así que se ordenó, tan sólo dos semanas después, el día cuarto de febrero, que largáramos amarras del arsenal gaditano para partir hacia nuestro destino. Y este no era otro, que pasar a formar parte y cabeza de la Escuadra del Pacífico, formación de un elevado número de buques que, según comentaban lenguas largas en corrillos, se movía por dicho mar con problemas abiertos ante algunas de las repúblicas sudamericanas, y rastros de futuro inciertos o poco alentadores.

Como suele ser habitual, sentí cierta tristeza al despedirme de la familia, especialmente de mi madre. Por desgracia, mi padre se encontraba al mando de una división compuesta por seis guardacostas, que operaban en el Estrecho, intentando que el nefasto contrabando no alcanzara a diario la plaza de Gibraltar. Mucho nos ofendía tal situación, al punto de que inundaran España de productos sin las necesarias aportaciones a la desfallecida Real Hacienda. Además, se trataba de una misión muy especial y delicada porque, aunque parezca difícil de creer, las unidades

contrabandistas encontraban apoyo firme y protección en los buques de la *Royal Navy*, unos actos incomprensibles de prepotencia y deslealtad con un fiel aliado. Por tal razón, en el empleo de brigadier se le había concedido tal destino. Pero tanto o más se desgarraba mi alma al despedirme de Margarita que, tan impetuosa como yo, también me declaraba su amor. Y así, con un futuro incierto y separación alargada sin límite conocido, nos dijimos adiós. Ambos nos aseguramos mantener la llama en alto e intercambiar correspondencia.

Una vez en la mar, no crean que todos los oficiales de a bordo las tenían bien cuajadas en cuanto al futuro de la fragata. Ya les he dicho que todo buque recién construido, presentaba una incógnita en muchos aspectos. Pero más todavía al ser un buque blindado, novedoso sistema que no se había presentado positivo en casos anteriores. Porque debíamos recordar, que otras poderosas Marinas habían padecido graves problemas con sus unidades blindadas. De la Marina Nacional francesa, tanto el *Gloire* como el *Courone*, sufrieron una penosa travesía a México. En cuanto a Inglaterra, una vez el *Warrior* en la mar, fracasó en su intento de alcanzar Lisboa y Cádiz, sin llegar a poder abandonar el canal de la Mancha. Por esa razón, eran muchos quienes temían, que la *Numancia* ni siquiera llegara a alcanzar el mar Pacífico, navegación que suponía atacar una más que notable distancia en leguas. Y así aparecieron artículos en la prensa, en los que se consideraba a los buques blindados indispensables en la defensa de las costas, pero impropios para la navegación de altura. También opinaban que la *Numancia* gozaría de buena estabilidad en aguas tranquilas, pero que se correría un grave riesgo cuando debiera afrontar temporales de orden con aquel cinturón de hierro a su alrededor. Y ese era el reto que afrontábamos porque, en verdad, todavía nuestro buque no había debido soportar olas blancas en ofensa. Sin embargo, mucho nos tranquilizaba la opinión del comandante, auténtico hombre de mar con duras experiencias corridas en los siete mares, cuando aseguraba que la fragata disponía de una excelente estabilidad y soportaría, como cualquier buque de su porte, olas alzadas con bigotes blancos.

Una vez en la mar, comprobamos que el transporte artillado *Marqués de la Victoria*, gemelo del *San Quintín* que mandara el

primo Santiago por aguas canarias, navegaría en conserva con nosotros de forma permanente. Su misión no era otra que abastecernos de todo lo necesario, especialmente del carbón que la fragata gastaba a mecha de fogueo. No olvidemos que se debían alimentar nueve calderas, ocho para la propulsión y una menor para otros usos a bordo. Aunque en las carboneras de la *Numancia* se diera una cabida máxima de 1.160 toneladas, a las que había que sumar un sobre exceso de carbón ensacado en la cubierta de 250 toneladas, otro en el pañol de popa y entre los espacios existentes entre las calderas de 200 toneladas, y 55 más como reserva para cocinas y destilador, el consumo era tal, que a máxima fuerza de máquinas se limitaba su autonomía a once singladuras. Menos mal que a marcha moderada o andar económico, condición habitual en casi todas las navegaciones, se aumentaba su autonomía hasta las 9.500 millas o, lo que es igual, a recorrer 0,44 vueltas a la Tierra. Como pueden comprobar, todo era gigantesco en este buque. No obstante, poco nos preocupaba ese aspecto porque don Casto Méndez Núñez, nuestro comandante, era un fervoroso amante de la vela y maniobraba con la fragata en pocos días, como cormorán en vuelo de traza. Bien saben los cielos, que recibí una y mil lecciones sobre el particular aspecto de la vela en buques de hierro y con aparejos rebajados.

Con las primeras horas de la tarde del día cuarto de febrero, una vez las embarcaciones menores eran convenientemente estibadas, y trincada la artillería en doble vuelta, con cuatro calderas encendidas, salimos del fondeadero de Puntales. Nos abanicaba en beneficio una mar llana y viento fresquito del noroeste. Se podía comprobar con facilidad, que nuestro barco cargaba en exceso. Pero deben tener en cuenta, que se habían embarcado los cargos de pólvora y proyectiles por encima de los marcados en reglamento, víveres para seis meses y 1.170 toneladas de carbón, lo que producía un extraordinario calado de 31 pies y dos pulgadas a popa. Se trataba de un calado correspondiente a un desplazamiento de 7.700 toneladas.

Desde Cádiz aproamos hacia las islas Canarias con cuatro calderas encendidas. No obstante y como norma habitual en nuestro comandante, en cuanto el viento se hacía propicio, largaba el aparejo, en esta ocasión gavias y cuchillos, para ahorrar piedras

negras en lo posible. Pero no era su intención tocar en puerto alguno del archipiélago canario, demasiado cercano. Por el contrario, tras navegar entre islas, decidió continuar hasta la isla de San Vicente, en el archipiélago portugués de Cabo Verde, para carbonear al máximo, antes de emprender derrota hacia las Américas.

El día 13 de febrero dio fondo la *Numancia* en Puerto Grande de San Vicente. Como pueden comprender, el motivo principal era el de rellenar el carbón consumido desde Cádiz, y continuar viaje a Montevideo. Durante tres días nos mantuvimos frente al puerto, con un continuo abastecimiento en gabarras de carbón, aguada y víveres, especialmente frutas que evitaran el maldito escorbuto, que tanto se ceba en los buques empeñados en largas navegaciones. Sin embargo, bajó enteros nuestra moral al comprobar la desolación de aquellas islas de Cabo Verde, donde no se aparecía un solo árbol.

A los tres días, una vez rellenos, levamos anclas y aproamos hacia el continente americano, sin girar la vista a popa. Como la navegación se preveía de varias semanas, el comandante aprovechó para navegar solamente con el aparejo y comprobar su andar con distintos vientos. No debíamos largar palmas, porque nunca alcanzamos con el soplo ni siquiera las cinco millas, situación normal teniendo en cuenta el escaso trapo a disposición. Sin embargo, navegábamos muy bien con el viento a un largo y de empopada, aunque fuera necesario encender las calderas para no demorarnos en exceso.

Las condiciones de mar y viento se nos aparecían inmejorables. La *Numancia* largaba el aparejo en ayuda de la máquina, aprovechando aquel viento flojo del nordeste que se clavó en remaches durante todo el trayecto. Aunque desfogaran algunos chubascos, que refrescaban la atmósfera, el tiempo era caluroso y húmedo, agobiante en ocasiones, por lo que el comandante ordenó largar todas las mangueras de viento a disposición. También se accionó el ventilador mecánico, resultando magnífico su funcionamiento y propiedades, especialmente para el personal que laboraba en las máquinas.

El día 28 cortamos el paralelo en el que se encontraba situado Pernambuco, espolón de la América Meridional avanzado hacia el Oriente, del que nos separaban, según estimaba el oficial de derrota,

unas setenta leguas solamente. Y por fin, siete días después reconocíamos en perfecta recalada el cabo Frío, en el paralelo y a escasas millas de la ciudad de Río de Janeiro. Fue precisamente en estos días, cuando nos acaeció un suceso que entendí como memorable y difícil de creer. Como la velocidad del buque era moderada y plácida la vida a bordo, se decidió que tropa y marinería se ejercitaran en el tiro de carabina al blanco, una forma divertida en el adiestramiento de fusileros. De esta forma, se intentaba mejorar sus aptitudes en tan importante empresa. Algunos marineros y grumetes especialistas en las labores de pesca habían sido autorizados para intentar cazar alguna pieza de orden desde la popa. Y con anzuelos de enormes tamaños y maromas gruesas, consiguieron atrapar a un mismo tiempo un tiburón de enormes dimensiones y un dorado. Como es fácil imaginar, carne y grasa del tiburón, una vez apaleado generosamente y con cierto peligro, pasó a entrar en la puchera general como elemento delicioso, un verdadero festín para nuestros hombres. El dorado fue reservado para el señor comandante, que debía preservar fuerzas para su importante misión. Sin embargo, la sorpresa saltó cuando al suspender este pez de la cola en el combés, el precioso animal vomitó sobre cubierta 32 balas de las consumidas por nuestros hombres en los ejercicios. Pueden imaginar nuestra sorpresa, por lo que decidimos conservar aquellas balas como prueba del hecho y que fuéramos creídos por los incrédulos en su momento. Por deferencia del teniente de navío Antonio Basáñez, pude guardar una en mi bolsa, un especial y único recuerdo de aquella alargada navegación que pensaba regalar, en la primera oportunidad, a Margarita. No obstante, el comandante estimó que algunos de aquellos elementos fueran preservados en conveniencia, para ser entregados al Museo Naval en su momento.

Tras muchos días de mar, ya la dotación rebuscaba a todas horas el horizonte. Por fin, en la amanecida del día 13 de marzo recalamos en el Río de la Plata, al avistar la isla Flores y el cerro de Montevideo, aquel que las naves de Magallanes denominaron siglos atrás como *Montevidi*. Desde la isla gobernamos en demanda del fondeadero, en lo que había sido años atrás nuestro antiguo y muy querido Apostadero Naval. Por desgracia y aunque el piloto práctico montevideano asegurara lo contrario, debido al calado del buque, el

comandante decidió fondear a seis millas de la capital, con lo que el relleno de carbón, víveres y aguada se haría lento y muy trabajoso para la dotación. La lancha de vapor se dedicaría a remolcar las barcazas que pusieron a nuestra disposición, mientras las demás embarcaciones de vela se emplearían para los paseos de francos a la capital Oriental.

Por desgracia, en aquellos días, como muy negativa repetición, todo eran aprestos militares en la ciudad y alrededores. Luchas entre los dos campos de la República, o alianzas para atacar a unos y otros. No obstante, la condición más negativa la sufría el pueblo paraguayo, cuando se formó la injusta y desproporcionada alianza entre Buenos Aires, Montevideo y Brasil contra ellos, en lo que fue llamada como Guerra Grande o Guerra Guasú. En cuanto a nuestra situación, fuimos tratados con exquisita cortesía por las autoridades orientales, aunque se encontraran listos para entrar en acción. También acampaban en las inmediaciones tropas brasileñas, mientras llegaban vapores de la Marina Imperial de forma continua al Plata. Como suele suceder en combates desiguales, pensábamos con verdadera tristeza en el pueblo paraguayo y lo que llegaría a sufrir.

Aunque fuese corta nuestra estancia en el Río de la Plata, no nos libramos de sufrir un pampero, esos vientos así conocidos por llegar desde las vastas llanuras o pampas argentinas. Y aunque se nos anunciara con antelación por sus detalles inconfundibles, nos cargó un soplo de entrañas del sudoeste, que nos hizo bailar a la tonta sobre las anclas. Bien es cierto, que a la *Numancia* no nos afectó con males añadidos, aunque sí nos entrara por negro en nuestro querido acompañante. Me refiero al transporte artillado *Marqués de la Victoria*, que durante aquella misma noche, una fragata inglesa que garreó con fuerza, se le vino encima a golpe de maza. Y no causó pocos desastres el inoportuno culebrón, porque le destrozo casi al completo la obra muerta de estribor, el tangón y los pescantes de los botes. Menos mal que, de inmediato, se enviaron al mercante maltrecho los necesarios trozos de la maestranza de los buques, así como del mismo puerto, que entraron en cosidos de bulto con extrema diligencia. En principio, nos preocupaba que tal episodio pudiera retrasar la continuación de nuestra travesía, aunque no se llegó a tal punto.

Como todo llega en esta vida, se nos apareció el momento esperado, tras haber rellenado los cargos de víveres, carbón y fuerzas en el antiguo Apostadero Naval, así como llevar a cabo las despedidas protocolarias de rigor. Durante aquellos días de sesteo marinero, tan sólo sufrimos la bola negra con la pérdida del marinero José Vidal, víctima de una fiebre de reabsorción. Pero ya con las primeras luces del día segundo del mes de abril, la *Numancia* levaba sus anclas sin dudarlo. El *Marqués de la Victoria*, que había rematado sus costuras en la noche anterior, nos imitaba y daba avante con sus máquinas. Por último y como formal despedida, disparábamos las trece salvas de honor reglamentarias a las insignias de los almirantes extranjeros allí presentes, que respondieron con el debido rigor. Y no se nos presentó como tarea sencilla amoldar nuestro andar al del buque auxiliar. Porque el *Marqués* no podía superar los siete nudos, velocidad que nos obligaba a mantener entre tres y cuatro calderas encendidas y un molesto vaivén.

Aunque recalamos en el Estrecho de Magallanes con viento duro racheado y una mar gruesa tendida de proa, estas condiciones fueron superadas sin problemas por nuestra fragata. Y mucho nos agradó comprobar cómo tomábamos la mar en superior gracia, sin que llegáramos a sufrir balances violentos o embarque de agua no deseada. A partir de ese momento, navegamos con extrema placidez, aunque también con cien ojos a las bandas y pilotaje preciso, al que el entorno nos obligaba. Dimos el resguardo conveniente al banco del Cabo y punta de Miera, aunque más atracados a la costa Patagónica que a la de la Tierra del Fuego. Por fin, algunas horas después, dábamos fondo en la bahía de Posesión, primera escala en la navegación por el Estrecho. Y debo recordar, que por aquellas aguas restringidas se navegaba solamente de día, largando las anclas en la anochecida. Una cuestión de necesaria seguridad en todos los buques que tomaban dicha derrota.

Dos singladuras empleamos desde Posesión hasta el Puerto del Hambre. La causa de la tardanza se debió a sufrir corrientes contrarias y un refresco excesivo y repentino del viento, que nos obligaba a arribar con cierta urgencia y dar fondo en la bahía de San Gregorio. En la mañana siguiente continuamos, para salvar la angostura de San Simón y penetrar en el canal de más anchura del

Estrecho. Por fin, tal y como pretendíamos, dimos fondo en el Puerto del Hambre. Y sin dudarlo, un buen número de oficiales embarcamos en uno de los botes grandes de la fragata, para pasar a la costa Norte del Puerto, el sitio escogido siglos atrás por Sarmiento de Gamboa para fundar la colonia española. Posteriormente, visitamos la parte septentrional del Puerto, con objeto de visitar a los patagones. Y como ellos se adelantaron al salir con canoas hacia nosotros, acabaron por trepar a la cubierta del buque. No obstante, debo asegurar con cierta pena, que aquellos seres repugnantes y harapientos, tanto hombres como mujeres, nos defraudaron en tamaño y formas. Por fortuna, fue en aquel mediodía cuando se nos unió el *Marqués de la Victoria*, que había debido retrasar su marcha por necesidad de capear el temporal en su entrada.

Una vez transbordado carbón del transporte a la *Numancia*, en la amanecida del día 19 levamos anclas para continuar la prevista navegación. Nuestro acompañante se despidió, al deber regresar a Montevideo y cargar más piedras negras, en espera de nuestras órdenes. Estrecho avante, con fondeos nocturnos y navegación diurna, fondeamos en la bahía de Fortescue. Fue entonces cuando avistamos un vapor de guerra, que se dirigía en nuestra dirección, sin pabellón a la vista. El comandante ordenó izar el nuestro con rapidez, pero por ocultar todavía el suyo, Méndez Núñez decidió emplazar a nuestros hombres en situación de zafarrancho de combate, y cargar la batería con bala. Al comprobar el vapor nuestra visible y peligrosa actitud, arboló por fin su bandera, en la que reconocimos los colores peruanos. Se trataba de la corbeta *América*, una de las dos construidas en Inglaterra para su Marina. Catalogamos el buque como de elegantes formas y buena marcha, aunque de costados débiles, con un porte de 16 cañones rayados. Fondeó por nuestro través de estribor para pasar la noche, sin una mínima comunicación de cortesía entrambos.

En la mañana siguiente, abandonó la bahía la corbeta peruana, mientras por nuestra parte aclarábamos el ancla, que salió encepada con vuelta a la uña. Y a un generoso andar de máquinas ordenado por el comandante, excesivo en la opinión del oficial de derrota, navegamos por la angostura de Croked-Reach, la sección más estrecha de todo el Magallanes. Sin embargo, debo aquí exponer

que el capitán de navío Méndez Núñez dominaba la navegación al punto, sin dudar en un solo momento. Tras atravesar canales y angosturas, con regusto en todos los hombres, avistamos el cabo Pilares, inequívoca señal de que rematábamos el Estrecho. Poco después, surcábamos las aguas del Mar del Sur, al que Magallanes bautizara como Pacífico y, últimamente, declarado como océano, aunque nos costara emplear dicho apelativo. Habíamos empleado diez días en atravesar el conocido estrecho de unas 110 leguas, aunque sea necesario recordar que perdimos cinco en el Puerto del Hambre.

Como más tarde, en el fondeadero de El Callao, tuvimos conocimiento, por haber alcanzado el Pacífico en la fragata blindada sin problema alguno, nuestro comandante era ascendido al empleo de brigadier, lo que consideramos como promoción más que merecida. A pesar de ser, como norma habitual en su conducta, hombre parco en obras y pensamientos, concedió rancho extraordinario a la dotación y un refrigerio en la cámara de oficiales.

Una vez en el océano, el comandante ordenó largar todo el aparejo en auxilio de la máquina. En la mañana del día 28 recalamos en Valparaíso, con objeto de comprobar si se encontraba allí la escuadra o algunas de sus unidades destacadas. Y pronto avistamos la corbeta *Vencedora* que, sin pérdida de tiempo, empleaba su lancha para que el comandante y el cónsul español llegaran a presentarse. Ambos nos confirmaron el acuerdo signado con el Perú, del que ya habíamos tenido conocimiento en Montevideo. Como nos comunicaron que la escuadra, con su general al frente, se encontraba en El Callao, continuamos nuestra marcha hacia el Norte. Y siete días más tarde, entrados en el 5 de mayo, avistábamos el principal puerto peruano. A las once de la mañana fondeamos, después de haber saludado con once cañonazos la insignia del general Pareja, arbolada en la fragata *Villa de Madrid*. Comprobamos los componentes de la escuadra que, además de la *Numancia* y la *Vencedora*, destacada en Valparaíso, se componía de las fragatas *Villa de Madrid, Berenguela, Blanca* y *Resolución*, así como la goleta *Covadonga*.

Como resumen final, la *Numancia*, descontando los treinta días invertidos en las visitas a los diferentes puertos, empleó sesenta días

en pasar de Cádiz a El Callao, con un consumo de carbón de 2.800 toneladas. Las condiciones meteorológicas habían sido inmejorables y buena la salud de nuestros hombres, salvo el fallecimiento narrado. Y como colofón de triunfo, nuestra fragata había hecho desvanecer las preocupaciones que se aventuraban, sobre los problemas a soportar por los buques de su clase en navegaciones de altura.

Llegados a este punto, doy por finalizado el relato de los hechos acaecidos en la fragata *Numancia*, desde la salida de Cádiz hasta su incorporación a la escuadra del Pacífico. Como las acciones llevadas a cabo durante la guerra abierta con las repúblicas sudamericanas, han sido narradas en profundidad por Santiago Leñanza en el anterior cuadernillo familiar, a partir de ahora me centraré en la encomienda solicitada por el querido primo y pasar a exponer los principales sucesos gozados o sufridos en nuestra fragata, desde que el comandante general ordenaba fragmentar su fuerza en dos divisiones, una vez restañadas las heridas sufridas en el combate de El Callao. De esta forma, Santiago expondría los hechos acaecidos en los buques que debían montar el cabo de Hornos, especialmente de la fragata *Resolución*, donde se encontraba embarcado, mientras a mi cuidado quedaba nada menos, que la circunnavegación de los que aproarían hacia poniente. Una ardua empresa, que espero encarar con suficiente tino. Pueden estar seguros de que me emplearé con el mayor afán.

2. RUMBO A PONIENTE

El capitán de navío Manuel de la Pezuela, comandante de la fragata *Berenguela*, por ser el más antiguo de los mandos presentes, izaba su insignia como jefe de la segunda división, o *división de poniente*, a su bordo. El resto de buques quedaba formado por la fragata *Numancia*, goleta *Vencedora*, vapores *Marqués de la Victoria* y *Uncle Sam*, así como el transporte de vela *Mataura*. La decisión de la fragmentación de fuerzas había sido tomada por el comandante general de la escuadra, en la junta de comandantes mantenida en el fondeadero de San Lorenzo. Por una parte, entre el batiburrillo de instrucciones recibidas del Gobierno, algunas de ellas contradictorias, se especificaba la oportunidad de que, en lo posible, la fragata blindada mostrara su pabellón en el archipiélago filipino, con escala final en Manila. A ello había que sumar que la *Berenguela*, aunque restañadas las graves heridas sufridas en el combate del Callao, no se estimaba adecuado someterla al cabo de Hornos en las peores semanas del año. También se tenía en cuenta el plan de vender el *Uncle Sam* en el primer puerto disponible, y la necesidad de que el transporte artillado *Marqués de la Victoria* se mantuviera como vaca madre de la blindada. De forma sucinta, estas fueron las razones que explicaban el plan diseñado por Méndez Núñez.

En la práctica, quedaba meridianamente claro que deberíamos atravesar el Pacífico de parte a parte, haciendo una primera escala en la isla de Otaiti, con lo que la dotación podría disfrutar de un más que merecido descanso, y sería posible hacer relleno de víveres frescos y saludables, tan necesarios, y del deseado carbón. Comenzamos a soñar desde el primer momento en Otaiti como el paraíso perdido, una isla situada en los 17º 40´de latitud Sur, y 149º 28´de longitud Oeste. La mayor parte de los oficiales leímos lo que pudimos encontrar en la biblioteca de a bordo, donde se exponía que la citada isla era la más importante del archipiélago de la

Sociedad, uno de los más visitados y conocidos de la Polinesia u Oceanía Oriental, formados por innumerables grupos de pequeñas islas de las que debemos citar las de Sandwich, las Marquesas, el archipiélago de los Navegantes, las islas de los Amigos, Tonga, la Nueva Zelandia y otras muchas.

De la isla de Otaiti, llamada por sus naturales a lo largo de los años como Otaheite y, particularmente en España, como la isla de Manuel de Amat y Junyent[53], nos separaban en aquellos primeros momentos de navegación hacia Poniente una distancia de mil y quinientas leguas[54]. No obstante y a pesar de la enorme cantidad de millas a recorrer, la fantasía nos anticipaba una gran cantidad de placeres en la exótica ínsula, condición que, para su desgracia, nunca llegan a apreciar ni comprender los que por tierra firme transitan.

Desde el primer momento, se presentaron algunos problemas de importancia para la división. El primero y más llamativo, el escaso andar de la *Numancia* en base a su aparejo, lo que ralentizaba de forma notable la marcha del conjunto de buques, que debían acortar trapo de forma casi permanente, incluso paireando en ocasiones, como era el caso de la *Berenguela*. Tal situación producía una gran pena en nuestros corazones. Razón tenía Méndez Núñez al elevar el primer informe del buque. Aunque elogiaba muy por alto las cualidades de estructura, blindaje, artillería, potencia de máquinas y maniobra a vapor, también declaraba como incomprensible que se le hubiera dotado de un aparejo tan raquítico, especialmente en un buque con un gasto de carbón tan elevado. No obstante y aunque no llegara a marcar las cinco millas de andar en base a sus velas, lo hacía con gusto marinero y de fácil maniobra.

El segundo y, si cabe, más importante problema fue sanitario. Me refiero al mal que, de forma imparable, se cebaba en un gran número de nuestros hombres. No era un proceso nuevo, porque ya en la navegación desde Valparaíso a El Callao habían aparecido los primeros casos de escorbuto en las fragatas *Villa de Madrid, Berenguela, Resolución* y *Blanca*. Las causas quedaban claras para los profesionales médicos, entre las que debemos exponer la prolongada acción de la humedad, el frío en los hombres con escasa ropa de abrigo y, de forma principal, la inadecuada alimentación

durante muy alargados periodos de tiempo, como la ingestión de vegetales secos y carnes saladas, estas últimas ya de por sí malas para la salud. Los galenos profetizaban una epidemia de escorbuto, especialmente para los buques que se dirigían hacia el cabo de Hornos en aquella época del año. Y aunque los de la segunda división navegáramos por aguas tranquilas, con temperaturas agradables, la alimentación se presentaba como un factor sin posible solución hasta que tocáramos tierra.

En nuestra división, el mal comenzó a sufrirse de forma grave en la *Berenguela*. Además, todavía mantenían un elevado número de heridos padecidos en el combate del Callao, de los que dos ya habían fallecido en la mar. Pero los afectados por el escorbuto aumentaban en número de forma más que preocupante. Por tal razón, al quinto día de navegación hacia poniente, el capitán de navío Pezuela, ante la urgente necesidad de que el buque en el que izaba su insignia tocara puerto con la mayor rapidez, decidió separarse del grupo y dirigirse a todo trapo hacia Otaiti, con el apoyo del vapor *Uncle Sam*. Declinaba el mando de los buques restantes de la división en el capitán de navío Antequera, comandante de la *Numancia*. Sin embargo, ya el día 19 manifestó la *Vencedora* que había sido atacada por el escorbuto en alto grado, razón por la que Antequera le autorizó a acelerar su navegación hacia puerto.

De esta forma, la *Numancia* quedaba en impenitente soledad, abandonada por el resto de buques. Aunque debiera mantener su lenta progresión, debo reconocer que el viaje no podía ser más descansado. Día a día corríamos el paralelo de 10 a 11 grados, siendo bendecidos con vientos flojos del sur, sudeste y leste, aunque el derrotero marcara un sudeste en permanencia que no se ofrecía. Por fortuna, sí que acertaban los libros de referencia, al exponer la existencia de una corriente de 15 a 20 millas a favor, que incluso alcanzó las 25 en ocasiones. Y bien que nos consolaba este dato aunque, para nuestra desgracia, esas benditas corrientes amainaran a partir del día 30, quedando reducidas a cinco y ocho millas como máximo.

En mis ratos de esparcimiento, que no eran pocos, me dedicaba a soñar, ese ejercicio al que tanto se entregan los hombres de mar. Pero no solamente en los paisajes que esperábamos gozar en Otaiti,

sino también en Margarita. La última carta recibida me abanicaba la mente con extremo placer. Porque tanto ella como yo nos declarábamos un amor sincero, que esperábamos retomar en cuanto alcanzáramos la Península, un objetivo que todavía se alargaba en demasía por la proa. En cuanto a la dotación, además de los problemas de la alimentación, aunque el médico intentara paliarlo con un gazpacho un tanto especial, nuestros hombres añoraban el tabaco como si se tratara del aire necesario para respirar. Ya se observaban escasas volutas de humo en cubierta, pertenecientes a los ahorradores, que no entregaban ni una pequeña colilla a los amigos. Incluso el comandante también soñaba con un buen cigarro habano, de cuyas existencias nada restaba en su cámara. Y buen negocio hicieron los carpinteros, que elaboraban cigarros finos con papel grueso y polvo de serrín, un producto en verdad asqueroso al que se lanzaban los más adictos.

Tal y como el primer ayudante sanitario, Fernando Oliva, había predicho, el escorbuto se presentó a bordo en elevado número, una condición que ya no era posible enmascarar. Se tomaron de forma inmediata algunas medidas, como apartar el gazpacho que se pudiera elaborar solamente para ellos, así como, según idea del segundo comandante, Emilio Barreda, procurar las mayores diversiones que organizar se pudiera. En su opinión, con la mente derivada hacia momentos dulces o divertidos, se cerraba la puerta al mal en gran medida. Lo aceptó el comandante, sin creer ni una sola mota en tal remedio mental, por lo que se prepararon conciertos vocales y obras dramáticas. También se alentó la pesca para los marineros y grumetes expertos en tal arte. Y para gozo general, empleando como cebo trozos de carne salada medio podrida, al segundo día se cobraban un tiburón y una tintorera, que pasaron a la puchera general con alegría de todos.

El día 16 de junio, el vigiador del trinquete avistó tierra por la amura de estribor. Si en otro momento, los corazones habrían batido alas en látigo ante aquel anuncio, no fue el caso al ser conscientes, avisados por el oficial de derrota, de que reconoceríamos en pocos días la isla Fatu-Hiwa, la más meridional de las Marquesas. Pero no crean que intentamos acercarnos siquiera, conscientes de que se trataba de tierra casi deshabitada y con muy escasa agua. Además y por fortuna, con el escaso carbón

remanente se atizaban las brasas para los fogones del condumio, así como para el destilador que, desde la avería sufrida en el primer trayecto del buque, funcionaba a plena satisfacción.

La carta de navegación nos confirmó, que a la *Numancia* le restaban solamente 250 leguas hasta alcanzar la isla de Otaiti, una cantidad de millas que espantaría a cualquier navegante, si no fuéramos conscientes de que nos movíamos por el océano Pacífico. Sin embargo, fue a partir de aquel día, cuando el maldito escorbuto aumentó a bordo de forma alarmante. En un par de jornadas, el número de afectados por el mal se elevaba a 110 hombres. El comandante reunió Junta de Oficiales para comentar los hechos, aunque se tratara más de elevar nuestra moral que otra cosa. Y lo consiguió, por ser una persona optimista por naturaleza, de extraordinario carácter y siempre dispuesto a mejorar el ambiente que reinaba entre la dotación. No obstante y por desgracia, ninguna medida concreta quedaba a la mano para mejorar la situación, salvo esperar a que los vientos nos alzaran en vuelo.

Aunque no veíamos llegar el momento feliz, el día 21 reconocimos las islas Rairoa y Tikahau, del archipiélago de Pomotú, más cercanas a nuestro destino. Y por fin, porque todo llega en esta vida, en la tarde del 22 nos quedaba a la vista como divina ensoñación la población de Papeeté, ciudad principal de la deseada isla de Otahiti y recién nombrada por los gabachos como capital de la Polinesia francesa. Para elevar nuestra moral hasta la galleta, en escasos minutos pudimos comprobar la presencia de los demás buques de la división, tranquilamente fondeados en las aguas azules y transparentes. Sin embargo, por caer las luces con rapidez y la dificultad que entraña el acceso al puerto para buques de gran calado, esperamos en Toanoa hasta la mañana del 24, cuando, rebajado el viento, entramos con seguridad en Papeeté y largamos nuestras dos anclas en perfecto abrigo.

Pronto nos comunicaron que la *Berenguela* llevaba ya fondeada desde el 9 de junio, con un total de 155 hombres afectados por el escorbuto. Por su parte, la *Vencedora* y el *Marqués de la Victoria* lo hacían el día 13, la *Mataura* el 16 y el *Uncle Sam* el 17. Y como es de suponer, todos ellos con gran parte de sus dotaciones afectadas por el mal. Por fortuna, una vez en el fondeadero amigo, era llegado el momento de que los galenos combatieran la peste del

mar con elementos adecuados a la mano y sin restricciones.

Como es sencillo suponer, no se trata de difícil faena describir el extraordinario y delicioso placer, que sentimos al pisar tierra. Se trataba de ese momento, tras muchos días de mar, en el que la tierra parece moverse bajo nuestros pies, poco habituados al terreno firme. De todo lo que a la vista se presentaba, quedamos sin aliento en ocasiones, al comprobar el incomparable prodigio que la naturaleza desplegaba a nuestro alrededor. Playas doradas de fondos transparentes, ríos de aguas cristalinas, árboles de copas clavadas en la bóveda azul y, para recoger nuestras venas en tenso violín, gran cantidad de mujeres de maravillosas y voluptuosas formas, preciosas de rostros un tanto cobrizos, pero de cuerpos que quitaban la respiración al comprobar su desnudez, solamente empañada por las largas melenas que caían de forma indolente por su espalda. Fue necesario calmar algunas agitaciones de nuestros hombres y exponerles con claridad, que nos encontrábamos en tierra amiga, en la que la población nos ofrecía todo con una sonrisa, sin pedir nada a cambio.

Pudimos observar bosques, que la Santa Madre debió ofrecer a los habitantes de la isla en premio, montañas lejanas que debían esconder mil y un tesoros, árboles de extrema arrogancia que parecían mover sus hojas en señal de especial bienvenida y, por fin, bosques de naranjos y limoneros, repletos de fruta sin recoger. Porque allí en aquella tierra se toma lo que se necesita para el día a día y poco más. Como es de suponer, la visión de los limones verderones de pequeño tamaño nos hizo recordar la situación de los enfermos a bordo.

La atractiva y paradisiaca isla había sido, a lo largo de su historia, tierra de continuas guerras tribales, con objeto de adquirir la supremacía para una u otra dinastía. Y así se mantuvo hasta llegar al estirpe y linaje de los Pomaré, que reinaba, de forma más o menos simbólica, por aquellos días. Sin embargo, fueron las expediciones europeas las que dieron a conocer la bondad y hermosura de aquellas islas. Y como de costumbre, si se pasan con atención las páginas de algunas enciclopedias sobre dichas expediciones, podemos comprobar que falta la primera y principal, norma habitual de escatimar al mundo los laureles que los marinos españoles ganaron en pulso contra la mar. En parte, podemos culpar

a los panegíricos elaborados una y mil veces sobre el señor Cook, que lo absorbe casi todo en cuanto a los descubrimientos de la Oceanía, sin olvidar cuando también se le endosan los del noroeste americano, la *Tierra Incógnita*, aunque llevaran muchos años descubiertas y ocupadas por los españoles. Tampoco se supo hasta años más tarde, que el famoso señor Cook llevaba en sus manos un fantástico y detallado derrotero levantado por el extraordinario piloto español Mourelle de la Rua, obtenido de forma indecorosa en la corte de Madrid. Pero en el caso particular que nos ocupa, podemos gritar a los vientos con orgullo, que la bandera de Castilla fue la primera que se mostró en las aguas de la isla de Otaiti y durante un extenso tiempo. Se trata de la expedición llevada a cabo por las naves del gran descubridor español Fernández de Quirós, que tuvo el inmenso honor de ser el primer europeo en besar aquellas costas en el año 1606.

Este personaje español es mucho más importante de lo que se estima, un hombre que, como tantos otros, han pasado a ser ignorados por la Historia. Quirós había formado parte de la segunda expedición de Álvaro de Mendaña y Neira, otro gran personaje de los que se dedicaban a posesionar tierras para la Corona española, en la que se llevó a cabo el descubrimiento de las islas Marquesas, así bautizadas en honor del virrey del Perú, marqués de Mendoza. Entre los muchos descubrimientos llevados a cabo por este recio leonés, son de señalar, además de las Marquesas, las islas Salomón y otras muchas. Precisamente fue en Nendo, islas Santa Cruz[55], donde encontró la muerte.

Una vez fallecido Álvaro de Mendaña, Quirós condujo sus naves a las Filipinas, para continuar hacia las costas de Nueva España y del Perú. Por fin, el virrey establecido en Lima le concedió el mando de dos navíos, para que pudiera dirigirse en busca del continente austral, cuya existencia sospechaba. Y fue el 10 de febrero de 1606, cuando descubrió la isla de Otahiti, a la que bautizó al posesionarse de ella como Sagitaria. Apenas se mantuvo en aquellas aguas un par de jornadas. Quirós continuó su periplo explorador para descubrir muchas otras islas de la Polinesia, especialmente las Nuevas Hébridas. Regresó a España para que nuestro Señor don Felipe el Tercero, le concediera autorización para colonizar la tierra del Espíritu Santo, prebenda que no pudo conseguir del Monarca.

Desengañado, empeñó sus últimos ahorros en armar un navío a propio costo. Murió en Panamá en 1614, cuando intentaba alcanzar El Callao y solicitar del virrey nuevas concesiones.

Este descubrimiento de Quirós fue tan importante, que hasta la segunda mitad del siglo XVIII, no regresaron los europeos a tocar en aguas de Otaiti, una vez conocidos por cartas del descubridor español la existencia y situación del archipiélago. De forma sucesiva entraron en sus aguas ingleses y franceses, hasta que apareció el famoso capitán don Jacobo Cook a bordo del navío *Endeavour*. A él se debe el bautizo de archipiélago de la Sociedad, con el que todavía son conocidas. Como en tantas otras ocasiones, los británicos insistían en su gran empresa de redescubrir y rebautizar islas y territorios, ya descubiertos y bautizados por los marinos españoles.

Aunque no se tratara de una acción permanente, una vez conocida en la Corte española la presencia británica en Otaiti, se ordenó ejercer el derecho de descubrimiento y posesión, así como establecerse en ella. Conocida la orden, el famoso virrey Amat del Perú ordenó al capitán Domingo Bonechea, en quien mucho confiaba, que llevara a efecto tal disposición. Para ello se armó y alistó en conveniencia la fragata *Águila*, que alcanzó la isla el 12 de noviembre de 1772. Como ya les he mencionado, bautizó la ínsula como Amat, recabó extensa información sobre la situación de los nativos, levantó portulanos y derroteros, y regresó a la capital peruana para informar al virrey. Amat, convencido de la importancia del establecimiento en el archipiélago, le concedió fondos suficientes para armar nuevamente la fragata y salir en segunda expedición, ahora acompañado por dos misioneros franciscanos y el material necesario para colonizar la isla. Poor desgracia, todo se vino abajo con la muerte de Bonechea. Se estimó que los misioneros habrían sido sacrificaos por los rebeldes nativos, que no veían con buenos ojos el establecimiento en su isla de extranjeros. Y con este intento se dio carpetazo a la pretendida colonización.

A partir de entonces, daba comienzo en Otaiti una declarada pugna entre británicos y franceses, encontrándose al mando la actual reina, Pomaré IV. Los primeros fueron más inteligentes en los primeros años, obteniendo favores de la reina, que llegó a expulsar

a los franceses. Sin embargo, Francia elevó una dura reclamación. Sin dudarlo y en escaso tiempo, envió en 1842 a Otaiti al contralmirante Du Petit-Thouars, jefe de la estación naval del Pacífico, a bordo de la fragata *Venus*. Estableciendo tropas en tierra y con escasos escrúpulos, el almirante francés obligó a la reina y sus más altos dignatarios reunidos en pleno, a que firmaran un documento solicitando el protectorado de la Francia. Como es lógico pensar, el rey Luis Felipe accedió de buen grado a tal petición, con lo que se establecía el dominio francés en la isla. Sin embargo, no les fue fácil a los franceses dominar aquel puñado de tierra, porque se declaró en su contra un numeroso grupo capitaneado por el dignatario Oameré. Durante cinco años se derramó mucha sangre en tan hermoso territorio, pero Francia no estaba dispuesta a soltar la codiciada presa. Por fin, en mayo de 1847 regresó la reina Pomaré de su refugio en la isla de Raitea, aceptando las condiciones francesas y dando comienzo a una era de prosperidad, que hoy en día se divisa en todo punto de la isla.

Como colofón informativo y desde un punto de vista puramente geográfico puedo exponer, que la isla de Otaiti es una de las de mayor extensión en toda la Polinesia. Su contorno forma casi un perfecto círculo y presenta acceso desde cualquier punto, aunque difícil por los grandes arrecifes de coral que la rodean. El diámetro casi alcanza las veinte millas. Ya he mencionado que la capital es Papeeté, al norte de la isla, donde nos encontrábamos fondeados, residencia de la reina y del gobierno del protectorado francés. Papeeté se encuentra situada en una estrecha faja de terreno, que contornea el puerto. En primer lugar, aparecían las casas y almacenes de los comerciantes europeos, rodeadas por preciosos jardines. Detrás podíamos avistar un gran número de grandes palmeras que, en líneas ordenadas, formaban una espléndida avenida, donde se alzan los edificios principales del pueblo. Entre ellos es necesario destacar el Palacio Real, el del Comisario Imperial o Gobernador, el tribunal de justicia, el hospital militar y otros. Las casas de los nativos indígenas, aunque fabricadas de cañas, se encuentran construidas en base a un plan uniforme. Y si la vida transcurre con entera bondad y normalidad, se debe a que los nativos no viven a expensas de lo ajeno, nadie se atreve a profanar el santuario familiar, y para felicidad corporal, no aparecen

mosquitos dañinos ni humedades excesivas. Aunque me consideren un tanto emocionado al describir aquella bendita tierra, no crean que exagero una mota. Como decía nuestro compañero, el teniente de navío ingeniero Eduardo Iriondo, estaba convencido de que Otaiti era el paraíso perdido.

Estos fueron a grandes rasgos los datos que pude encontrar en una enciclopedia de a bordo. Por desgracia, se trataba de un ejemplo más de la desidia política española. Recios hombres de mar descubrían y se posesionaban de tierras en nombre de la Corona. Sin embargo, tales hechos, en algunos casos con esfuerzos, peligros y sacrificios difíciles de creer, eran olvidados por quienes debían actuar en consecuencia. Una labor bien distinta a la llevada a cabo por otros países europeos, con Gran Bretraña, Francia y Holanda a la cabeza.

3. Nuestra vida en Papeete

Como ya les he mencionado, Papeete fue convertida en capital por la reina Pomare IV de Otaiti, aunque, en realidad, fue cuando los franceses se hicieron con el control de la isla y la proclamación del Protectorado, cuando comienza a destacar en su papel de ciudad polinésica principal. Por casualidad, en la biblioteca de a bordo encontramos la novela Omoo, del gran escritor estadounidense Herman Melville, que la escribió durante su encarcelamiento en la ciudad por los franceses y describe muchos de sus principales parajes. No obstante, Moby Dick era sin duda la más famosa de sus obras, escritas hasta el momento. Todos la leímos con especial interés.

Cuando arribamos a la isla, quien en realidad mandaba sobre vidas, haciendas y leyes era el excelentísimo señor Gobernador, conde de la Ronciere, nombrado Comisario Imperial por Napoleón III. Por fortuna, en nada se parecía su papel, al desempeñado por los gobernadores británicos u holandeses en gran parte de sus colonias. Aunque haya despotricado por alto una y mil veces de la Francia y sus hombres, de forma especial desde un punto de vista histórico-político, por el daño que siempre nos hicieron, ya fuera de aliados o enemigos, debí dar marcha atrás con fuerza en aquellos días. Porque los franceses, de capitán a paje, mostraron una humanidad y bondad impropia en fuerzas colonizadoras.

Quiero aquí recalcar, el inmenso agradecimiento que todos sentimos desde el primer día de nuestra llegada, al tener conocimiento de lo acaecido a los buques españoles arribados con anterioridad. Cuando la *Berenguela* fondeó en sus aguas y el Gobernador tuvo conocimiento del desastroso estado sanitario de su dotación, tomó medidas dignas del mejor amigo. Porque sin esperar un solo día, ofreció al comandante De la Pezuela una pequeña isla que se encuentra en el mismo puerto, a la que denominaban isla Moto, para que allí se trasladara el elevado número de enfermos embarcados. Se encontraba en su orilla un antiguo almacén de

maderas, que por entonces contenía los pertrechos de la batería principal de defensa, que fueron desalojados sin miramientos. Sin dudarlo, De la Pezuela, profundamente agradecido, aceptó el bondadoso ofrecimiento y allí, en el edificio habilitado como hospital, en lo que más parecía un frondoso jardín, se instalaron los enfermos más graves del escorbuto, así como los que arribaron posteriormente en los demás buques de la división. Sin olvidar que, cuando el 24 de junio arribaba la *Numancia*, llevaba a su bordo 110 enfermos del mal. Por fortuna, fue en aquel pequeño pedazo de tierra, donde se produjo lo que podemos considerar como un verdadero milagro. Porque nuestros hombres, en plena paz y sosiego del alma, disfrutando de un clima que bien habría deseado cualquier habitante de la Tierra, oliendo el perfume que se respiraba desde cualquier dirección y recibiendo una alimentación específica y abundante, en cuya dieta alimentaria contribuyeron a fondo los galenos franceses, se recuperaron con una rapidez que mucho nos costaba creer.

Puedo jurar ante los libros sagrados, que jamás habría pensado siquiera en que los franceses nos trataran con tan generosa humanidad, más propia de hermanos. Cualquier deseo o simple requerimiento que nuestro comandante elevaba, era concedido de inmediato. Pero incluso su benéfica actitud se alargaba hasta extremos, que no podíamos esperar. El Gobernador ordenó a sus principales colaboradores, que tomaran parte en las adquisiciones españolas, exigiendo a los proveedores que no elevaran en una sola moneda los precios habitualmente exigidos, con lo que debieron rebajar de forma notable los solicitados en un primer momento. De esa forma, no les fue posible que se realizara el habitual proverbio en la oferta comercial a extranjeros: *al ave de paso, cañazo*.

En este aspecto puramente comercial, también sirvió de especial ayuda el apoyo del Gobernador en un asunto que mucho preocupaba al jefe de nuestra división, desde el mismo día de su llegada a Papeete. La autoridad francesa entabló conversaciones directas con navieros y comerciantes, para que pudiéramos vender el mercante *Uncle Sam* en buenas condiciones. En verdad que se trataba de un magnífico buque, que había costado un elevado cargo en su adquisición en los Estados Unidos de América. Pues como les decía, gracias al apoyo francés, conseguimos venderlo en una

cantidad muy superior a lo esperado. De esa forma, la caja de la división renovaba aires, y podía atender en metálico y sin letras de cambio a las muchas necesidades que se nos presentaban.

Existía en Papeete un *Cercle Militaire*, al estilo de otros habituales existentes en capitales francesas. Se trataba de un precioso edificio clasicista, en el que se podía disfrutar de un excelente gabinete de lectura, salas de billar y juegos, baños de extrema comodidad y frondosos jardines, en los que era una delicia pasear entre perfumes de gloria. Pues allí fuimos invitados desde el primer día por oficiales del Ejército y la Marina. Y es fácil comprender que, tras haber sufrido toda clase de penalidades durante muchos meses, aquello nos pareciera un especial apartado del jardín celestial. Pero no sólo se ofrecieron para que los oficiales españoles gozaran a chorro abierto. Porque también los soldados y marineros franceses mostraron las más altas cotas de compañerismo y camaradería con los nuestros, al punto de entremezclarse en un hermanamiento de difícil comparación.

En ocasiones, cuando observaba a un grupo de marineros o soldados franceses en alegre confraternización con los españoles, quedaba muy sorprendido. Porque charlaban de forma alegre y distendida, cada uno en su propio idioma, con lo que era fácil deducir que no comprenderían una sola palabra. Debe ser cierto ese dicho universal, cuando asegura que no hay mejor libro traductor, que una buena botella de vino. No obstante y para alegrar la situación hasta límites insospechados, algunos de nuestros hombres acabaron por reconocer a otros franceses, con los que habían luchado codo con codo en las expediciones de la Cochinchina y en la de México. Una vez establecidos los recuerdos conjuntos, se abrazaban y batían palmas de alegría, como quien encuentra a un hermano perdido durante años.

Debo aquí reconocer como se merece, a los comerciantes y profesionales europeos afincados en Papeete, que también de forma desinteresada y con especial calor nos acogieron entre ellos. Nos ofrecieron sus casas y familias, como si se tratara de otaitianos puros. Y entre ellos, debo destacar a los señores Brander y Hort, británicos con bastantes años en la isla, que se apresuraron a ofrecernos refrigerios y saraos más propios de una gran capital europea. Y entre ellos, cita especial se debe a mister Brander, por

haber sido el primero en abrir sus salones en nuestro honor y, de esa forma, la posibilidad de entrar en la sociedad papeetiana por la puerta grande. Pero debo ser sincero y declarar que, en ese primer *soirée*, se elevó por encima de todos la mismísima señora Brander. Además de ser sobrina de la reina Pomaré, esta joven desplegaba unas dotes inigualables como anfitriona, aunque su extraordinaria belleza y galanura rayaran tan alto que, en ocasiones, impedían comprobar otras cualidades. A pesar de que su voz, al elevar cantos, era más propia de coros angelicales, en ocasiones dejaba de escucharlos al dedicar todos mis sentidos en observar con detenimiento la figura de aquella espléndida mujer. Porque al moverse en danza por el improvisado escenario, sus ligeras ropas se pegaban al cuerpo y hacían imaginar escenas de extraordinario placer. Si se le suma la belleza de su rostro, es fácil imaginar cómo llegaba a hervir mi sangre en borbotones. Eran muchos los meses atravesados sin observar bellezas de aquella magnitud, y el cuerpo acaba por reclamar su necesaria alimentación física y espiritual.

Para colmar el ramillete de beldades copadas de simpatía y belleza, aparecían la hermana y prima de la señora Brander, llamadas Moetia y Manú, nombres indígenas que preferían emplear a los cristianos, y que significaban *dormir bien* y *pájaro*. Mi gran amigo Álvaro de Silva y Fernández de Córdoba, a quien estimaba como seguro cuñado, sediento de placer y muy dado al requiebro y galantería hacia las mujeres, intentó aproximar defensas con Manú, joven de extraordinario atractivo en todos los sentidos. Menos mal que el vino ingerido no le perjudicaba en exceso, porque pronto comprendió que no era hora ni lugar para aquel ejercicio, aunque debiera recordárselo en voz tendida.

A ese extraordinario soirée asistió lo más granado de la sociedad de Papeete. A la cabeza, el conde y condesa de la Ronciere, el cónsul inglés mister Miller y señora, el ordenador de la Marina, monsieur Nesty y esposa, las bellísimas señoritas de Gibson, las familias de Johnston, Cartaer y Thunot, así como otras muchas que colmaban los salones, todos acompañados por un elevado número de oficiales franceses. Poco después de haber comenzado el acontecimiento social, aparecían los hijos de la reina Pomaré, que departieron con extrema simpatía entre los oficiales españoles, lanzándoles una y mil preguntas sobre la extensa campaña,

peligrosas navegaciones y, de forma especial, el combate mantenido contra las defensas de El Callao, que mucho se había comentado en corrillos. Y para colmar el vaso de la categoría isleña, poco después también hacia su aparición, con especial boato, la reina. Tuvimos la especial ocasión de ser presentados a ella y a las princesas de su familia. El príncipe consorte, Arii Faité, y sus hijos ya habían visitado los buques de nuestra división, aunque Pomaré IV no nos recibió oficialmente hasta un par de semanas después.

Disfruté mucho en aquel sarao de tan elevada categoría y clase social. En primer lugar, por las viandas y los caldos escogidos, unos vinos franceses de un color rojo oscuro, capaces de erradicar las más dolorosas penas de cualquier pecho. Pero también por los afectos que todos sin excepción nos demostraban, así como las actuaciones de canto que nos dedicaron algunas bellas señoritas. En este último apartado, es necesario destacar las ofrecidas por las señoritas de Brander y Gibson, que habían compuesto una canción de forma privativa para el momento y los especiales invitados españoles. Disfrutamos a chorro y con el mayor entusiasmo aplaudimos a aquellas dos bellezas, hasta enrojecer nuestras manos. Y eso que no entendimos la letra de la obra musical, cantada en el idioma papeetiano, dedicada a los valores profesionales de los marinos españoles, sus descubrimientos y conquistas por los cinco continentes. Recibimos con alegría la traducción, que nos ensalzaba a tal punto.

Cuando abandonamos la residencia del comerciante británico, paseaba por la amplia vereda central, bautizada en honor de la reina Pomarté IV, con mi amigo Álvaro. Ambos nos desplazábamos con movimientos un tanto erráticos por culpa de los caldos franceses, en aquella noche rematados con unas frascas de Armagnac. Se trataba de una bebida parecida al cognac aunque más fina, que no había probado hasta el momento. Pero juro en leyes, que se tomaba con especial degustación y mucho elevaba los pajarillos. Álvaro me atacó por derecho desde el primer momento.

—¿Sabes una cosa, Álvaro? Mientras bailaba y cantaba la señora de Brander, pude comprobar que se teñía tu rostro de rojo hasta las orejas —reía con alegría—. Parecía que deseabas comértela con la mirada.

—No exageres, por favor —intentaba mentir con la necesaria

convicción—. Es cierto que esa señora es digna de admiración, de forma especial su bello rostro.

—Vamos, Pablo, que no me como el muerto al primer bocado. Diría que, más bien, mirabas con especial intensidad su cuerpo que, por cierto, es digno de ser presentado en cualquier museo. Juraría que la desnudabas con tus ojos. Bueno, es difícil olvidar sus largas piernas, la cintura de avispa, el busto apretado y…

—Calla ya o vas a conseguir que entre de nuevo en ebullición —ahora era yo quien me rendía en risas—. Pero tienes razón, pocas veces he visto un cuerpo tan perfecto en una mujer. Debe ser que llevamos demasiado tiempo sin probar carne femenina.

—Pues deberíamos remediar esa enfermedad cuanto antes, por el bien de nuestro cuerpo y nuestra alma. Me he informado convenientemente, y en unos días te llevaré donde es posible que…

—No comiences de nuevo con tus planes pecaminosos y adúlteros. No conseguirás conducirme a un prostíbulo en estas tierras.

—¿Quién habla de prostíbulos, amigo mío? Debes saber que no existen en esta isla por innecesarios. Hay familias nativas para las que supone un alto honor, que sus hijas confraternicen en alto grado con europeos. Y si es posible, que les hagan una buena barriga para mejorar la estirpe. Pero no me hables de adulterio, por favor. Somos aves libres, para volar donde nos apetezca.

—Libre serás tú. Ya sabes que pertenezco por entero a Margarita.

—No me salgas ahora con esos jodidos pensamientos, más propios de santo eremita. Mi hermana no se va a enterar si cumples con las necesidades del cuerpo, y te acuestas con una de estas bellezas naturales —ahora reía con fuerza—. No seas ridículo. Pero, bueno, dejemos por ahora el tema, que ya te conduciré por el camino adecuado.

—Miedo me da pensar en tus planes.

He comentado a fondo aquel primer sarao que nos ofreció míster Brander, aunque se repitieron acontecimientos similares ofrecidos por las principales familias de la isla. Y es de resaltar la cena preparada en nuestro honor por míster Hort, con tan abundante comida, que no pudimos rematar los platos servidos. Decía Hort, que debíamos recuperar las fuerzas consumidas en las

navegaciones, combates y… en el baile que se había celebrado con anterioridad. También fueron de destacar las recepciones de todo tipo ofrecidas por el Gobernador, el cónsul británico míster Miller, el jefe de la sanidad militar, Monsieur Guillase, que tan importante papel había jugado en restaurar la salud de nuestros hombres, y otros muchos que no deseaban quedar atrás en los ofrecimientos a los españoles. Un verdadero aluvión de más que apetecibles veladas, en las que disfrutamos a pajera abierta.

Pueden imaginar que, desde el primer momento, el capitán de navío Antequera, en permanente contacto con el jefe de la división, planificaban ofrecer una digna respuesta con un acto a bordo. Deben saber que esa fue siempre una buena característica en nuestros buques, empresas en las que, como norma habitual, rayamos a gran altura. Mucho se discutió sobre la oportunidad de que se tratara de una cena, de un sarao típico español o de un baile en toda regla. Pero conforme atravesábamos los días con invitaciones de tan alto nivel, íbamos subiendo el que deberíamos ofrecer a nuestro bordo. El buque escogido, sin dudarlo, fue la fragata blindada *Numancia*, por el espacio disponible para llevar a cabo un acontecimiento de este tipo. Sin embargo, el primer y principal problema que se nos aparecía era el de arranchar la fragata en conveniencia para tal acontecimiento.

Debemos tener presente que, desde la arribada de la fragata *Numancia* a Papeete, nuestro comandante había establecido los trabajos necesarios e imprescindibles a bordo, con objeto de dejar el buque listo para continuar la larga circunnavegación que nos restaba a proa. En primer lugar, arranchar y adecentar el buque como marcaban las normas, tras haber sufrido una alargada campaña. Y hasta dejarlo en luces, capaz de albergar un teatro de fiestas o placeres. Sin embargo, desde el primer día, la principal preocupación del comandante había sido que se nos limpiaran los fondos con plena entereza, y embarcar el carbón necesario. Conseguir el primero de los trabajos no era tarea sencilla, al no disponerse en el puerto de un dique o carenero, aunque fuera de costado para ejercer varada antigua. Sin embargo, una vez más se consiguió el apoyo del Gobernador francés que, sin dudarlo, nos suministró un elevado número de buceadores de perlas, que también ofrecían sus labores como improvisados buzos, algunos de

extraordinaria juventud. En su conjunto, un centenar de hombres que se relevaban bajo las aguas de forma continua, mientras duraban las luces. Y es necesario reconocer que se trataba de un trabajo a mano, pesado y largo en el tiempo, pero muy eficaz en su resultado final. En este punto debimos discrepar de las advertencias francesas, respecto a la gandulería y habitual holganza de los nativos papeetianos. No se debía olvidar en ningún momento, que los moradores de las islas no necesitaban trabajar como norma habitual en sus vidas, porque todo lo indispensable para su existencia les quedaba a la mano. Sin embargo, cuando se les exigían labores importantes, como era el caso señalado, daban todo de sí aunque, en efecto, se tratara de una raza de flojera elevada.

En cuanto al embarque del carbón, todos sabemos cómo afecta dicha faena al aspecto exterior que ofrece un buque, con tintes negruzcos desde la guinda hasta la misma línea de flotación. Y más todavía teniendo en cuenta, el elevado monto de piedras negras que se solicitaba, mediante el empleo de unas gabarras de traspaso demasiado ligeras. No obstante y aunque todo se hubiese conjurado para impedir nuestro proyecto, incluido un repentino cambio en el tiempo, cerrado en aguas y vientos, acabó por triunfar el empeño en marcar roderas de digna belleza, donde todo era mugre y desastrosa visión pocos días antes.

Debo aquí mencionar la sorpresa que recibimos, cuando los braceadores de perlas, como eran llamados aquellos hombres en lenguaje habitual, marcaban el primer día de trabajo. Quien actuaba como jefe del equipo de buceadores nos informó, de que llevábamos un largo trecho de cable enrollado al eje y a la hélice, ejerciendo una enorme presión. El comandante, con el asombro marcado en su rostro, ordenó que se liberara en primer lugar aquella barrera, que tan negativamente podía afectar al sistema de propulsión. Y no fue tarea sencilla ni rápida, lo que nos produjo un retraso inesperado, con necesidad a veces de efectuar cortes de fuerza de difícil realización. Por fin y con una amplia sonrisa en los jefes de trabajo, se acabó por depositar en cubierta más de trescientos metros de cable con extraños empalmes y trebejos. Supusimos sin posible error, que aquel material procedía del sistema empleado por los peruanos para activar minas o torpedos fijos desde tierra. Por fortuna, la *Numancia*, al acercarse en exceso

a sus objetivos con la temeridad habitual de Méndez Núñez, había cortado el cable de forma accidental, con lo que las armas fondeadas quedaban inutilizadas y sin posibilidad de empleo. Pensé para mis adentros, que se trataba de un apoyo más recibido por la Santa Patrona desde los cielos. Porque en caso contrario, podíamos haber volado por los aires.

Por fin, nuestra fragata recobraba a frenético ritmo el aspecto deseado. El comandante, en acuerdo con el jefe de la división, decidió que ofreceríamos un baile de gala por todo lo alto, el máximo nivel que se podía exigir en sociedad. Y sin dudarlo, estimaron que el sitio oportuno a bordo era el alcázar, desde el palo mayor hasta la torre de popa. El contramaestre primero, con su habitual determinación y pulcritud, preparó un toldo de doble forro, a una altura superior a la habitual, que haría la función de techumbre, mientras los costados quedaban enmarcados por cenefas de lona. Para la necesaria decoración, el comandante escuchó la opinión de todos, hasta decidirse por una sencilla y elegante, consistente en formar pabellones de gasas multicolores, de cuyo centro pendían las arañas del alumbrado. Después de formar graciosas y sandungueras curvas, las cintas de prenda se recogían de forma primorosa en los costados, hasta enlazarse con las ramas y flores que las cubrían.

En el frente de proa, al mismo pie del palo mayor, conseguimos levantar un trofeo de honor con enormes dimensiones, donde destacaba un elevado número de armas y elementos navales, todo ello sombreado de forma majestuosa por las banderas de combate de los buques. En el testero de popa, por encima de la torre y a buen nivel destacaba el escudo de las armas de España, rendido bajo un dosel donde se podían contemplar con galanura las banderas francesa, otaitiana y española. Con objeto de enmascarar el puente situado a proa de la torre, el contramaestre, auxiliado por los sastres, confeccionaron una magnífica colgadura en plancha de terciopelo carmesí, galoneada por doble cinta de oro en muescas. Loe elementos de gobierno situados a crujía, como la rueda del timón, bitácora auxiliar y pesado cabrestante, también fueron adornados con ramos de flores y guirnaldas en bella armonía con el resto de la decoración. De esta forma, el alcázar, aunque no se pretendiera en un principio, quedaba convenientemente dividido en

lo que podíamos denominar dos salones casi independientes, aunque se presentaran planchas de comunicación entrambos. Con esta división, se conseguía dar cabida al doble de los personajes invitados al baile.

De las seis arañas preparadas, mucho llamó la atención de los invitados la que ocupaba la parte central. De mayor tamaño que el resto, se había confeccionado en base elíptica con bayonetas de la fuerza de Infantería de Marina, que se enhebraban en formas y representaciones de increíble belleza. Tal composición se debía a la mano del alférez de navío Miguel Liaño, que se convirtió en el decorador principal. Pero también se debía ocultar a la vista el resto de la cubierta, de forma especial las poco atractivas chimeneas y los grandes tubos ventiladores que, por desgracia, era la primera visión que recibía el visitante al embarcar por la meseta. Para conseguirlo, tras diversas discusiones, también primó la idea de Liaño, al proponer la confección de una espaciosa y elegante glorieta, donde se aparejaban grandes ramas de palmeras, como si brotaran de un tronco imaginario, acompañadas en bulto por un elevado número de ramos de flores olorosas, estibadas en jarras de pólvora que actuaban como jarrones especiales.

Otro aspecto que solucionar era el sistema de embarque de los invitados. Para ello, se alfombró con ligeras empavesadas los peldaños de la escala real, con los pasamanos en oro refulgente y adornos de cintas con los colores de la bandera española. Para facilitar el atraque al portalón de las embarcaciones menores a disposición de los concurrentes, se consiguió de las autoridades francesas el préstamo de una batea de perfectas dimensiones, que se iluminaba a cortos intervalos con luces de bengala. También tras una larga discusión, en la toldilla de la *Numancia* se dispusieron los salones de descanso y juegos, así como una recogida repostería donde acceder a los refrescos y ponches. Debo mencionar en aparte a estos últimos, porque se trataba de una bebida muy especial, preparada de forma extraordinaria por don Simón, el mayordomo del comandante, aunque con el peligro de ser más poderosos en alcohol que los habituales, y con resultados peligrosos para algunos invitados. En la batería corrida se improvisó el salón para la cena, con el necesario préstamo de cuberterías y vajillas por parte del resto de los buques. Y para rematar las medidas que se entendían

como apropiadas, la cámara del comandante se convirtió en adornado tocador de señoras, mientras la de los oficiales actuaba como guardarropía.

Otro tema que mucho dio que pensar fue el de la cena. Aunque se ofrecían los diferentes mayordomos y jefes de cocina, el comandante se decidió por aceptar el ofrecimiento de míster Brander, que nos recomendó el empleo de un tal Eusebio Méndez, mulato de Curasao, convertido con el paso de los años en el mejor chef de la isla. Se trataba sin duda de un hombre polifacético. Porque lo mismo aparecía con el mandil de cocinero, que empuñando el látigo del auriga, limpiando el polvo de las imágenes sagradas revestido de la sotana de sacristán, que ofreciendo magníficas cenas en su propia residencia. Incluso nos llegó el compadreo de que, años atrás, se había proclamado rey de una pequeña isla del protectorado, pero que, vencido por los franceses, dio con sus huesos en presidio por una temporada. Mucho facilitaba su labor el que fuera capaz de hablar con soltura cinco o seis idiomas, entre ellos el español y dos polinésicos. El famoso Méndez solicitó del comandante su permiso para elaborar los diferentes platos de la cena en tierra, auxiliado por dos mayordomos de la *Numancia*, que le expondrían los detalles de algún servicio español.

También fue este irrepetible personaje de Curasao, quien nos salvó de un gran problema sin solución a la vista. No se podía imaginar una cena de gala sin música, ya fuera como adorno de fondo o para bailes especiales. Para nuestra desgracia, la banda de música oficial de la Armada asignada a la escuadra había desembarcado de la *Numancia*, para acompañar al brigadier Méndez Núñez en el buque donde izaba su insignia para el tornaviaje, la fragata *Villa de Madrid*. Por mucho que se preguntara a todos los buques de la división, solamente se disponía de un hermoso piano de cola que adornaba la cámara de oficiales de nuestro buque, pero no aparecía nadie capaz de atacarlo con media o escasa fortuna. Se trataba de un problema irresoluble, que en mucho nos desazonaba, hasta que Méndez nos dio aviso de que un comerciante inglés, Míster Albert Carlson, tocaba aquel instrumento como un consumado concertista. Pero no fue fácil convencerlo de que aportara su arte a la empresa española, aunque se le ofreciera una recompensa dineraria muy suculenta. Por fin, aceptó sin recibir

a cambio más que nuestro eterno agradecimiento y un hermoso anteojo que adornaba la cámara de oficiales, con más de dos siglos de historia. Mucho dolió tal decisión a algunos oficiales, pero acabaron por comprender que se trataba de un esfuerzo necesario el aceptar aquella merma.

Con titánico esfuerzo de todos los hombres de la dotación y buques hermanos, en un par de semanas habíamos sido capaces de prepararlo todo con la debida conveniencia. No nos llamaba mucho la atención, porque se trataba de esa magia tan habitual en los buques de la Real Armada, de poder transformarse a su antojo como experto prestidigitador, y fabricar los elementos necesarios a la empresa con trabajos a bordo. El comandante, conforme observaba la transformación, mostraba rostro de dulce, encantado por esa obra mágica que se llevaba a cabo en su fragata. Nos habían acogido en Papeete con extraordinario alborozo y detalles inesperados, por lo que debíamos corresponder como era debido. Así nos lo exigía la tradición y el honor de nuestra sangre.

4. EL BAILE Y UN RÍO PERDIDO

Tras largos días de preparaciones y trabajos a bordo, a veces auxiliados por tarros de luz al efectuar obras nocturnas, amaneció la jornada programada para el magnífico evento a celebrar en la fragata *Numancia*. Y aunque creía disponer de suficiente experiencia en esa clase de festejos, a mayor o menor altura, debo reconocer que me sentía con los nervios ligeramente trazados en el estómago. Pero no sólo mi persona atravesaba tan impropio estado, porque pude comprobar que algunos tenientes de navío con muchos años de servicio a la espalda también ofrecían gestos y muescas que delataban su desasosiego. Tan sólo nuestro comandante, el gran señor capitán de navío Juan Bautista Antequera, paseaba por la cubierta de forma indolente con una sonrisa en la boca, mientras atusaba las finas guías de su bigote sin que se le apreciara ni un ligero temblor en las manos.

Es posible que aquel estado de agitación interna nos entrara en razón, porque sobre nuestra fragata recaía la imperiosa responsabilidad de que la Real Armada de España, quedara a la altura que su historia y tradiciones reclamaban. De todas formas, al mismo tiempo disfrutaba pensando en el baile programado para la noche, al que incluso asistiría la reina Pomaré, un detalle a agradecer que elevaba la categoría del acto. Una vez repasados los detalles llevados a cabo en el alcázar, sentí una gran alegría al comprobar de lo que éramos capaces de hacer con escasos mimbres, hasta dejar el escogido espacio como uno de los principales salones de palacio, y no les exagero ni media onza.

La última disposición tomada había sido el reparto y nombramiento de las embarcaciones menores, tanto de la *Numancia* como del resto de buques, que al mando de jóvenes alféreces de navío y guardiamarinas se dirigirían al muelle designado, para el oportuno embarque de las personalidades invitadas. Serían trasladados a boga de honores hasta la batea intermedia, donde les recibiría un grupo seleccionado con oficiales

de a bordo. En la meseta se encontrarían en situación de recibo el comandante y segundo, con sus uniformes de gala alistados en su más alta gracia. Como es de suponer, todas las embarcaciones menores fueron engalanadas y empavesadas como requería el momento y la ocasión. Tan sólo se distinguió de forma más exclusiva la preparada para el embarque de la reina Pomaré y su séquito, en lo que bien se podía denominar falúa real. Para ello se armó con especial arranchamiento el primer bote de a bordo, donde se levantó una primorosa carroza con pabellones de orden, banderas nacionales y unos asientos empavesados en seda carmesí para la ocasión. Esta última preparación fue diseñada al límite por nuestro ingeniero, el teniente de navío Eduardo Iriondo, extraordinario profesional a quien se debía, en gran parte, la recuperación de la fragata *Berenguela*.

Como parecía estar trazada la suerte a favor y sin fisuras, aunque nos temiéramos sufrir uno de aquellos periódicos aguaceros que nos atacaban por aquellos días, y los cielos se mantuvieran acelajados durante toda la jornada, cuando ya caían las luces se abrieron al copo para mostrar la puesta de sol en toda su espléndida belleza. Por fin, era el momento de iluminar la batería de la *Numancia*, para lo que se estibó un farol de aceite en cada una de sus portas. Y aunque se tratara de maniobra sencilla y con poco esfuerzo, parecía difícil de creer el maravilloso efecto que producía, tanto desde el interior, como desde el muelle en la distancia.

A las siete de la tarde, tal y como se había programado al detalle, comenzaron a llegar los invitados a nuestro bordo, donde eran recibidos por el señor comandante. Y aunque parezca ejercicio de milagro santero, en el alargado recibo, tanto de barqueo como de acceso, no saltó liebre negra contra la cara en ningún momento, porque todos los planes preparados se llevaron a cabo con exquisita perfección. No obstante, se avisaba a todos que el acto no daría comienzo, hasta que Pomaré IV pisara la meseta de la fragata. Y aunque mantuviera bien ganada fama de escasa puntualidad, picaba la campana de a bordo las ocho horas, cuando embarcó la reina en la fragata española. En ese momento, todos los buques de nuestra división, fondeados en círculo cercano, se iluminaron con elevado número de luces de bengalas, al tiempo que la marinería cubría vergas con una extraordinaria precisión. Los que pudieron avistar el

efecto desde tierra, nos declararon después que se trataba de la primera vez, que en aquel puerto se llevaba a cabo un efecto tan brillante.

Cuando atracaba a nuestro costado la embarcación transformada en dignísima falúa, como por arte de magia se iluminaba la escala real por tramos. La reina, un tanto asombrada por los efectos de luz prendidos en su honor, fue recibida en la meseta con extraordinaria elegancia por el comandante, acompañado por el jefe de la división y los comandantes de los buques restantes. Por encontrarme de guardia en la fila de recibo, pude comprobar a muy corta distancia el riquísimo atuendo que lucía Pomaré IV, muy adicta, como siempre, a la seda y al color carmesí. Aunque ya los años rodaban por su piel a la vista, y las mujeres otaitianas envejecieran con mayor rapidez que las europeas, todavía se atisbaban rastros de hermosura en su rostro. Por desgracia, los volúmenes que el tiempo deposita en las carnes de muchas hembras, y de forma específica en las de la Polinesia, afeaban el cuadro general. Sin embargo, su simpatía personal y maneras agraciadas ofrecían un atractivo especial, que a todos encantaba.

Atravesadas las primeras tablas, Pomaré se amparó cortésmente en el brazo tendido del comandante, que la acompañó hasta el improvisado salón, donde ocupó un sitial de honor expresamente preparado para ella. Por su parte, el príncipe consorte, Arii Faité, embarcaba tras ella a distancia y de forma discreta, como era su norma habitual, acompañado por sus hijos. Una vez cómodamente establecida la máxima autoridad en su regio sillón, algunos altos dignatarios de la isla llegaron hasta ella para saludarla con exquisita cortesía. Y mucho agradaba observar cómo la reina elevaba su mano al desmayo, para recibir los honores de las diferentes personalidades de rango.

En los primeros momentos, los invitados parecían un tanto cohibidos, como si esperaran la habitual autorización de la reina para comenzar los actos alegres. Y aunque no parecía adecuado, según nuestras normas, Pomaré levantó su brazo con elegancia para animarlos. Una hora después, el baile, con sus ejercicios añadidos de cantos, recitado de poesías y danzas especiales, se elevaba a su máxima animación. Creí entender para mis adentros, que los ponches elaborados por don Simón, con su especial fortaleza,

comenzaban a alegrar los corazones a niveles de espuma blanca.

Como había sido norma habitual en otros saraos, las señoritas de Brander y Gibson destacaron muy por alto, gracias a su belleza y elegancia. Pero otros invitados demostraron especiales encantos, como la princesa Aimatá, que declamaba poesías y elevaba cantos que deleitaban a todos. En un principio, Pomaré se mantenía impertérrita en su sitial, acompañada en corto por su hija más querida, la reina de Borabora. No obstante y conociendo sus gustos, aceptó encantada la invitación del comandante para jugar al ecarté con algunos oficiales, experiencia en la que destacó el teniente de navío Pardo Figueroa, experto en los naipes y ganador de casi todos los envites. Por su parte, Arii Faité se mantuvo de forma discreta en un segundo plano, hasta la llegada de las viandas en la cena. Y bien que se desquitó el noble personaje en tal encomienda, al ser capaz de trasegar alimentos correspondientes a cuatro personas sin torcer la barbilla, lógico con sólo observar el volumen de su cuerpo. No obstante, la sorpresa se nos apareció con Paraitá, pariente de Pomaré entrado en años, regente de Otaiti en 1839, que no disminuía un ápice en su capacidad de trasegar caldos a extrema velocidad y sin límite a la vista. Este anciano de extraordinario humor e infatigables huesos se convirtió, sin dudarlo, en el personaje más aplaudido de la fiesta. Baste decir tan sólo que cuando, entrados en las sexta hora de la madrugada, todos los invitados habían sido despedidos en la meseta, este incomparable personaje, de pie sobre el tambor del cabrestante, exponía una y otra vez su atracción por los españoles y sus eternos valores. Al mismo tiempo, efectuaba un zapateado rápido y difícil, en el que evocamos detalles flamencos, con peligro para su seguridad. Por fortuna y a pesar de su bamboleo incierto, se mantuvo en firme. En verdad que mucho nos hizo reír a batientes aquel vejete, por sus ingeniosas comparaciones y chanzas de valor.

Por fin, con evidente placer por parte del comandante, dimos carpetazo al acontecimiento, que siempre se recordaría a bordo de la *Numancia*. Podíamos sentirnos felices, por lo que significaba el deber cumplido en su máxima extensión. Todo había salido a la perfección y ningún lunar se podía aparejar a nuestros preparativos y desarrollo del acto, con lo que la hospitalidad, elegancia e ingenio de todos nuestros hombres rayaron a elevada altura. Y si mucho se

nos agradeció por parte de las autoridades locales y europeos presentes, también se debe destacar la nobleza de los otaitianos al expresar su más fervoroso reconocimiento y gratitud.

Para rematar el cuadro en luces, Álvaro y yo decidimos tomar una última copa de ponche en nuestra cámara, una vez descompuesta de la necesaria guardarropía. Ambos nos encontrábamos exultantes y sin trabas en la lengua.

—Lo que más me ha agradado del baile —terciaba Álvaro con lengua pastosa—, ha sido la extraordinaria actuación de la señorita Brander. Por todos los santos, que le habría ofrecido mi persona por entero. Por desgracia y aunque la ataqué desde proa y popa, no conseguí más que unas preciosas sonrisas.

—Ya vi como entrabas al quite, amigo mío. Y te concedo razón, porque esa extraordinaria mujer es capaz de llevarnos al infierno en vuelos.

—Al infierno, pero con extraordinario gozo. Ya te dije que necesitábamos un esparcimiento especial. Y así lo haremos porque lo tengo bien preparado.

—No me fio de ti ni media filástica. Por favor, Álvaro, no me metas en líos que no…

—Deja las monsergas a la banda de una puñetera vez. Estoy seguro de que gozarás como pocas veces lo has hecho en tu vida.

—Falta me hace el gozo —el ponche hacía su efecto—. Bueno, quiero decir que…

—Entiendo perfectamente lo que quieres decir.

Por fin, nos retiramos. Y no fue hasta que me dejé caer sobre la cama, cuando comprendí todo lo que había bebido y danzado. Porque la escasa iluminación del camarote bailaba en giro sobre mi cabeza, al punto que debí agarrarla con fuerza, ante el temor de que se desprendiera del cuerpo. Y en tal situación sufrí durante alargados minutos, hasta que los efectos de los efluvios de Baco me permitieron caer en una profunda modorra.

Tras el intenso trabajo al que se había sometido a toda la dotación durante varias jornadas, el comandante ofreció rancho extraordinario y tres días de plena holganza a nuestros hombres, un gesto habitual en su proceder. Incluso los turnos de guardia se rebajaban al máximo, eliminando cualquier trabajo diario. Álvaro aprovechó la ocasión para meterme en el cepo de cabeza, sin que

llegara a sospechar su maniobra en ningún momento. Todo sucedió en el segundo día, tras el baile. Nos encontrábamos completamente recuperados de cuerpo y alma, y paseábamos por la toldilla a hora temprana, cuando me anunció con voz segura, como si acabara de gozar de una repentina revelación.

—Por cierto, Álvaro, hoy vas a conocer uno de los parajes más hermosos de la isla. Daremos un paseo inolvidable por la orilla del pequeño río Taireri, que desemboca en la gran laguna.

—Pues no me parece mal. Saben bien los que me conocen, que poco he disfrutado de los paseos a lo largo de mi vida, porque mucho me aburren. Sin embargo, desde que llegamos a Otahiti los he gozado a pleno pulmón, ante la exuberancia y belleza de sus paisajes.

—Disfrutarás como un cochino en el barro, puedes estar seguro.

No creí que Álvaro hablara con segundas intenciones, bien lo saben los dioses de la mar, aunque debería haberlo sospechado por conocer al personaje. Sin embargo, me encontraba tan feliz y repuesto de los estragos del baile, que todo parecía florecer a mi alrededor. De esa forma, con permiso del comandante abandonamos el buque y nos dirigimos directamente hacia la floresta, que se aparece al pronto nada más abandonar el centro de la población. Me extrañó que mi amigo pidiera permiso para pernoctar fuera de nuestro barco, y preparara una bolsa con algunas viandas especiales y regalos típicos españoles, a los que me sumé encantado. Pero ya digo que, en aquella esplendorosa mañana, con sol en alto y muy agradable temperatura, me encontraba mecido en efluvios de placer y encontraba oportuno un alargado paseo.

Encontramos con rapidez las aguas del río, que serpenteaba entre pequeños cañones con inesperados reflejos dorados, que el sol producía. A mediodía, separados un buen trecho de la ciudad, tomamos asiento sobre unas piedras, para tomar un poco de queso y carne ahumada, acompañado por una excelente frasca de vino rojo francés. Fue entonces cuando comencé a sospechar sobre la maniobra que llevaba a cabo mi amigo.

—Álvaro, comienzo a estar un poco cansado. ¿Hasta dónde piensas llegar en este alargado paseo? Además, has pedido permiso de pernoctada al comandante, y no comprendo dónde piensas tomar alojamiento por estos hermosos parajes.

—No te preocupes, que todo se encuentra preparado. Debes saber que, durante el baile, conocí a un comerciante papeetiano en bebidas extremadamente simpático. Se llama Maité y, aunque modesto de origen, ha escalado muchos peldaños en la sociedad de la capital, hasta ser reconocido como uno de los negociadores mayoristas más importante de la isla. Aunque suele vivir en Papeete, por necesidad de su negocio, donde adquirió un precioso caserón reconvertido en palacete, en cuanto le es posible se escapa a una casa nativa de su propiedad, donde nació y vivió de joven. Como declara que es la zona más hermosa de la isla, me invitó a visitarla y pasar una noche con su familia, invitación que extendió a tu persona al solicitárselo. No queda mucho trecho, si recuerdo bien sus indicaciones.

—No creo que puedas recordar nada concreto de aquella noche, en vista del estado final en que acabaste. Y por los huevos de Alí Pachá, que no me apetecería dormir al raso con tanta humedad.

—No te preocupes, que todo llega en esta vida. Nada de dormir al raso. Para recordar con exactitud la localización de la villa, pregunté al maestro velero que, en opinión generalizada a bordo, es quien mejor conoce la orografía de la isla.

—¿Don Agustín, el maestro velero? Pues no tenía noticia de esa condición.

Tras despachar una ligera siesta, amparados en unas grandes piedras, que me dejaron el cuerpo un tanto estragado de movimientos, retomamos el camino. De nuevo seguimos la orilla levantina del río en su serpenteante diseño, con algunas ligeras cuestas que marcaban latiguillos en las piernas. Y me encontraba realmente harto del paseo, cuando elevé mi formal protesta.

—Mira, Álvaro, no puedo negar que el paisaje y las vistas son únicas en el mundo. Te agradezco la experiencia con sinceridad. Sin embargo, todo presenta un límite adecuado y me encuentro cerca del agotamiento total, listo para regresar a bordo. ¿Dónde se esconde esa puñetera villa que me has mencionado? ¿No te habrás perdido?

—¿Me he perdido alguna vez en la vida? —Protestaba en falsete.

—Muchas.

—Es cierto que alguna vez perdí el camino, pero no es el caso que nos ocupa. Si no me encuentro equivocado, y creo que no será

así, al doblar ese recodo que nos ofrece el río hacia levante, deberemos encontrar la vivienda de mi amigo.

Aunque dudaba realmente de las palabras de Álvaro, al doblar el siguiente recodo del río, se nos apareció una visión fantástica, difícil de olvidar. Y no me refiero al paisaje o a una villa palaciega, ni mucho menos. Ante nuestra vista y a la altura de una edificación nativa de pobre aspecto exterior, dos muchachas se bañaban con infantiles juegos en la misma orilla. Pero más destacaban dos aspectos muy concretos de la celestial visión. En primer lugar, la incomparable belleza de sus rostros, con sonrisas permanentes. Y en segundo lugar, su completa desnudez, unos cuerpos perfectos que parecían cincelados por el más afamado escultor, a la vista de cualquier humano. Quedé parado en seco, incapaz de dirigir la mirada hacia otra parte. La piel un tanto cobriza y muy atractiva de las jóvenes, por la que resbalaba el agua en libertad, sus naturales movimientos, que ofrecían vida propia a algunas partes muy reconocibles en toda mujer, me dejaron clavado en la tierra. No dejaba de admirar la estampa, cuando escuché las palabras de Álvaro.

—Por todos los dioses marinos, Pablito, que pocas veces he observado una escena de tal belleza. Esas dos jóvenes serían capaces de entrar en fuegos al más santo de los peregrinos.

Ahora sí que caí de lleno en las intenciones de mi amigo. Porque lejos de extrañarse de lo que se nos ofrecía a la vista, como le habría sucedido a cualquier europeo no acostumbrado a esa costumbre isleña de la desnudez, parecía haber encontrado un objetivo perdido.

—¿Sabías que las encontraríamos? No me mientas, Álvaro, que creo conocerte bien.

—Qué voy a saber. Ni que fuera un santero adivino. Pero esa edificación de cañas, habitual en los nativos otaitianos, debe ser la de mi amigo.

Como por encanto, las mozas descubrieron al pronto nuestra presencia. Y entre risas y chanzas, corrieron hacia la vivienda, en la que penetraron chorreando agua por sus cuerpos.

—Bueno, ya te dije que encontraríamos a mi amigo en escaso tiempo. Seguro que se trata de su vivienda.

Mientras nos desviábamos ligeramente hacia el camino que las

jóvenes habían tomado, aparecía un hombre de mediana estatura en la puerta de entrada, con los rasgos habituales en el rostro y cuerpo de los nativos papeetianos. Con rapidez, efectuó gestos con los brazos, para que comprendiéramos que nos había reconocido. Y a buen paso, se dirigió hacia nosotros. Álvaro no dudó al saludarlo de forma efusiva.

—¡Maité! ¡Querido amigo! —Tras fundirse en un apretado abrazo, como si se tratara de viejos y excelentes compañeros, Álvaro continuó con su parla—. Puedes comprobar que cumplo mi palabra y hemos llegado hasta tu vivienda. Pero debo presentarte a mi buen amigo y compañero, Pablo Descallar y Leñanza. Se trata de un oficial de noble familia española.

Maité me tendió su fuerte mano, al tiempo que realizaba una ligera reverencia con inclinación del torso. Porque era cierto que, aunque la primitiva sencillez de los indígenas se hubiera visto alterada por su prolongado contacto con las razas europeas, todavía quedaban muchos rastros de los antiguos comportamientos. Mientras nos estrechábamos la mano, elevé mis primeras palabras.

—Mucho gusto en conocerle, Maité. Álvaro me ha hablado de usted y debo agradecer de antemano su hospitalario ofrecimiento.

—El gusto y extenso placer es mío, señor Descallar —se explicaba en idioma francés con extrema soltura—. Además, considero un gran honor que don Álvaro haya aceptado mi invitación. Nunca se olvidará en la familia, que dos oficiales españoles fueron mis huéspedes en la villa familiar de mis ancestros, aunque la haya mejorado en conveniencia durante los últimos años. Pero, por favor, déjenme guiarles hacia la vivienda.

Seguimos sus pasos hacia el antiguo hogar familiar, como había declarado nuestro anfitrión. Me extrañó ciertamente la estatura y fuerte complexión del otaitiano, poco regular entre sus paisanos. Y también que se expresara en idioma francés con exquisita cortesía, sin acento alguno. Bien es cierto, que las autoridades francesas habían decretado su idioma como el oficial para todo el Protectorado, aunque se contemplara el dialecto otaitiano, antiguamente denominado *reo ma'hoy*, como un elemento muy importante en la cohesión social de la isla. Se decretó libertad de uso, hasta ser declarado como idioma cooficial, siempre que no lo fuera en documentos oficiales del Estado.

Por fin, alcanzamos la puerta de entrada, que atravesamos con rapidez. Y una vez dentro, tanto Álvaro como yo quedamos realmente embobados, al contemplar lo que se abría ante nuestros ojos. Razón tenía Maité al asegurar que había mejorado la antigua vivienda indígena a fondo. Porque en nada se podía sospechar desde el exterior, que entre las paredes de humildes cañas pudiera aparecer una residencia de tal lujo. En primer lugar, la antigua choza había sido ampliada notablemente en superficie hacia el bosque, al tiempo que, por el interior, se forraban los emplastos de caña con gruesos muros de fábrica. Sin embargo, la mayor sorpresa aparecía al contemplar una mansión levantada a la europea al ciento. Alfombras, muebles, arañas y habitaciones tomaban el sesgo de cualquier casa de un adinerado europeo. Incluso en una esquina del salón principal, aparecía un extraordinario piano de cola.

Maité nos hizo sentar en cómodos sillones, al tiempo que palmeaba con las manos de forma alegre. En cuestión de segundos, aparecían las dos hijas, cuyos cuerpos habíamos observado al detalle, con fuentes de frutas y un líquido de color ámbar en las manos, que depositaron sobre una mesa larga de raíz. Nos fueron presentadas como Niraté y Mayanté, de la misma edad por ser mellizas de nacimiento. Aunque muy parecidas entre sí, quedaban a la vista importantes detalles que las diferenciaban. Y si en la primera ocasión nos había entusiasmado la celestial visión, se acrecentaba ahora al observar sus rostros de cerca, de una belleza incomparable. Ambas jóvenes vestían una alargada túnica de seda, anudada en punta y con extrema sencillez sobre el hombro izquierdo. La única diferencia es que la de Niraté era blanca, y la de su hermana de un color azul celeste. Y si la primera ofrecía unos ojos grandes y negros como el azabache, Mayanté, que tomaba asiento a mi lado, poseía unos hermosos ojos, enormes y verdes como las esmeraldas. Las dos dejaban caer una larga melena por su espalda, sin aderezos o adornos a la vista. Al sernos presentadas, efectuaron una profunda reverencia en nuestro honor, mientras las sonrisas aparecían de nuevo en sus rostros. Álvaro no pudo esperar un segundo más.

—Maité, tiene usted unas hijas de incomparable belleza y atractivo. Se encontrará muy orgulloso de ellas. Seguro que la heredaron de su madre.

—Pues así es, sin duda. Mucho recuerdan a mi querida esposa, que las trajo al mundo. Acaban de cumplir los quince años, por lo que ya pueden ser consideradas como mujeres de planta entera. Por desgracia, su madre falleció hace dos años, mientras practicaba su mayor pasión, que disfrutaba casi a diario: el buceo. Una tragedia que mucha desgracia trajo a esta casa.

—¿Ha dicho el buceo? —Se extrañaba Álvaro—. Un ejercicio poco extendido entre las mujeres. ¿Acaso buscaba perlas?

—Todo lo que en los fondos se ampara, le suponían una permanente delicia. Pero de forma especial, era el coral lo que solía sacar a superficie con mayor placer. Bueno, pueden observar los adornos de dicho material, que aparecen por toda la casa.

Maité señalaba algunos ramos de coral, perfectamente establecidos sobre bases de madera. De esta forma, comenzamos a beber de aquel producto, dulce y fresco, que mucho se agradecía, al tiempo que tomábamos pequeños trozos de las frutas tropicales que nos ofrecían. Como les he dicho, Mayanté había tomado asiento junto a mí, mientras su hermana lo hacía junto a Álvaro. Me pareció entender que se había efectuado un imaginario sorteo, en el que había sido bendecido por los dioses. Porque la joven que se encontraba a mi izquierda era de una hermosura arrebatadora, al punto de ser muy difícil alejar la mirada de sus ojos. Y no quiero decir con ello, que su hermana le anduviera muy a la zaga. De nuevo, Álvaro entraba en preguntas.

—¿A qué se dedican las jóvenes?

—En Papeete y desde hace años, asisten a la afamada academia de madame Bruchard. Allí aprenden piano, canto y danza. No debo decirlo yo, por ser su padre, pero ambas disponen de una voz encantadora y celestial. También podemos considerarlas como pianistas consumadas. Ya las escucharán después.

Se generalizó la conversación en la que, una vez olvidada la primera impresión, que cortaba mis palabras, conseguí meter baza. Las chicas hablaban un francés perfecto y sin cortapisas, en el que nos entendíamos sin dificultad. Y continuaba pensando en el imaginario sorteo, porque Mayanté se situaba a corta distancia de mí, y me dirigía sus palabras con una voz muy dulce. Juro por todos los libros sagrados, que me encontraba embobado ante una belleza tan cercana. No dejaba de mirar sus ojos, su boca y el contorno de

su rostro, mientras otros detalles quedaban ocultos por la túnica, aunque siempre la seda ofrezca inolvidables detalles con el movimiento de los cuerpos.

Pronto comenzaron a ofrecernos sus habilidades. Cantaron y bailaron las hermanas a dúo y en solitario, pero de forma especial era de admirar su maestría con el piano. Debo reconocer sin fisuras, que disfrutábamos a chorro tendido con aquel espectáculo. Y no duden de que el fuego me abrasaba en cueros, cuando las jóvenes bailaban y efectuaban arabescos con fuerza, que pegaban las túnicas a sus cuerpos, aquellos que habíamos podido observar con especial delectación en el río.

Llegó el momento en el que Maité se levantó, para ofrecernos el siguiente episodio trazado en nuestro honor.

—Bien, señores y amigos, ahora debemos atacar la cena, que mis hijas nos han preparado. Se trata de productos otaitianos, cocinados con especial dedicación al estilo secular de la isla, en su honor.

—No debían haberse molestado.

—No ha sido molestia, don Pablo, sino un inmenso honor.

Por nuestra parte, les ofrecimos los regalos amparados en la bolsa de Álvaro, sencillos pero sugestivos para los nativos. Algunos pañuelos bordados, abanicos de nácar, broches de plata y lentejuelas, así como abalorios semejantes. Para Maité, dos frascas de vino español, posiblemente adquirido en su negocio por nuestro marchante, y otra de aguardiente de Cehegín, famoso en la familia Leñanza. Y sin mayor dilación, pasamos a un fabuloso comedor, donde nos sentaron en el mismo orden establecido hasta el momento.

Comimos con extraordinario apetito, tras el frugal almuerzo atacado a orillas del río. Carnes y pescados, preparados a la brasa con abundantes especias, guarnecidas por frutas caramelizadas al estilo natural de la isla. Desde luego, las jóvenes habían demostrado muy por alto su sabiduría culinaria. Las viandas se vieron acompañadas por unas frascas de vino procedente de Borgoña, con un color oscuro y espeso cuerpo, un brebaje digno de palacio. A los postres, nos ofrecieron dos tartas al estilo europeo, a las que Maité añadió unas copas de Armañac, que comenzaron a caldear nuestra sangre, si es que tal misión era todavía posible. Por mi parte, apenas podía creer que el rostro bellísimo de Mayanté, apareciera a

tan escasas pulgadas del mío, lo que propiciaba un ejercicio de contención al que me debía empeñar con esfuerzo. Aparte de la hermosura que ambas hermanas desplegaban, era de tener en cuenta los muchos meses en los que no habíamos dispuesto de mujeres de aquella belleza a nuestro lado, un detalle que aumenta en muchos grados el atractivo.

Tras la espléndida cena y mientras Maité servía unas copas de aguardiente murciano, obsequio de mi parte, le pedí a Mayanté que volviera a tocar el piano. Y le solicité que, si era posible, nos deleitara con alguna canción puramente otaitiana. No se hizo esperar la joven, que comenzó a teclear una melodía triste, melodiosa y lejana, como si se tratara de una despedida entre amores imposibles. Y cuando ya nuestros cerebros parecían un tanto embotados, Maité alzó su cuerpo con la copa en su mano.

—Queridos amigos, espero que hayan disfrutado de esta velada que hemos preparado en su honor. Creo que ya es hora de que nos retiremos a descansar. Mis hijas les mostrarán sus aposentos para la noche. Mañana nos veremos en el desayuno.

—Ha sido una inolvidable experiencia, Mayté, que nunca olvidaremos —dijimos ambos a un tiempo—. Le quedamos eternamente agradecidos, tanto a usted como a sus bellas hijas.

—Soy yo el agradecido, pueden estar seguros.

Mientras Maité abandonaba el comedor, las dos hermanas también alzaban sus cuerpos, para señalar la dirección que debíamos tomar hacia nuestros dormitorios. Una vez entrado en el mío, observé, todavía asombrado, una cama de grandes dimensiones, muebles muy a la europea de exquisito primor, y unas luciérnagas de aceite distribuidas por la estancia, que le ofrecían un atractivo ambiente. Mayanté rozó mi brazo para preguntarme.

—Pablo, desea una camisa de dormir, o prefiere hacerlo al estilo otaitiano.

—¿Estilo otaitiano? —Me encontraba nervioso, al observarla tan cerca de mí—. Desconozco ese estilo, Mayanté.

—En la isla solemos descansar, durante la noche, completamente desnudos —me dirigió una sonrisa que no llegué a comprender—. Creo que es bastante más cómodo. Pero si acaso lo prefiere, puedo buscarle en el arcón una de esas camisas largas de dormir, que suelen usar los europeos.

—Nada de eso. Si a usted le parece más cómodo, dormiré al más puro estilo otaitiano.

—Hace bien. En ese caso y si me lo permite, le ayudaré a desvestirse.

No lo había preguntado, sino afirmado con toda naturalidad. Esa maravillosa mujer pensaba desnudarme con sus manos. Bien saben mis antepasados en honor, que no supe reaccionar a sus palabras. De nuevo me sentía cohibido ante ella, mientras Mayanté parecía muy dueña de sus actos, aunque fuera tan joven. Y sin tiempo para más, comenzó a deshacer mis prendas con lentitud, que después colocaba con especial esmero sobre un sillón lateral, parecido a los descalzadores europeos. Aunque les parezca extraño, me dejaba llevar con extrema docilidad, como niño al que es necesario enseñar cada nuevo paso. Tan sólo cuando quedé amparado únicamente por esa prenda interior, que tapa nuestra virilidad, muy agitada en mi caso en aquellos momentos, intenté retenerla con las manos. Mayanté, de nuevo con una sonrisa en la boca, empujó mi cuerpo con suavidad, hasta conseguir tenderme en la cama. En ese momento, con su habitual delicadeza, tomó mis calzas interiores y jaló de ellas poco a poco, hasta dejarme tal y como había llegado a este mundo.

La joven no parecía cohibida o alarmada ante la visión que se aparecía ante ella, tan sólo modificaba en ritmo su sonrisa, que ahora parecía abrirse en puertas. Pero fue en aquel momento, cuando reventó la piñata en luces y el fuego pasó a consumirme sin resquicios. Porque situada en pie junto a la cama y sin dejar de mirarme con sus preciosos ojos, Mayanté deshacía con medida lentitud el nudo que cerraba su túnica en el hombro. Y ahora sí que amplió su gesto, al dejarla caer a sus pies y quedar desnuda ante mí. La apartó a un lado, sin miramientos, como si se tratara de ropas añejas. Como es fácil suponer, sentimientos de todo tipo bullían en hervor por mi alma, sin posible quietud o sosiego.

Mayanté apartó mi cuerpo hacia el centro de la cama con estudiada suavidad, mientras se tendía en ella, muy pegada a mi lado. Era consciente de que debía hablar, presentarme ofendido o reclamar alguna placentera acción, pero no fui capaz de largar una sola palabra. Me dedicaba al ciento en observar su cuerpo desnudo junto a mí, sin poder comprender todavía cómo me había caído en

suerte aquella extraordinaria experiencia. Y si, en los primeros momentos, había llegado a pensar en mi amada Margarita con cierto remordimiento, tal ejercicio pasó al olvido con extrema rapidez. Sabía que Mayanté haría lo que deseara conmigo aquella noche, y bien que me parecía quedar bajo sus órdenes. Por fin, escuché su voz, tendida a la baja y en tono muy amoroso.

—¿Acaso no os gusto, Pablo?

—No diga eso, por favor. Os prometo que jamás estuve con una mujer tan bella. Sucede que aún no me lo creo. ¿Acaso sois una diosa?

—Solamente soy una joven que desea haceros feliz, y serlo yo al mismo tiempo. ¿Deseáis besarme?

—Muero por ello, querida mía.

A partir de ese momento, todo se desarrolló como si se encontrara bien definido en un guion escrito desde el más allá. Comenzamos a besarnos en la boca, amorosamente al principio, y con mayor pasión conforme pasaban los segundos. Y enloquecido por el deseo, amplié mis besos por todo su cuerpo, al tiempo que acariciaba aquella piel de una textura parecida a la seda. Todo parecía natural, aunque me costara creerlo. Creo que Mayanté comenzó a subir poco a poco el ardor de sus caricias, incluso con algunos leves gemidos de placer. Y como si se tratara del necesario colofón, nos unimos en un solo cuerpo con extraordinaria sencillez.

Poco a poco, el ejercicio amoroso se avivaba y ralentizaba a su deseo, como hembra experta que debe guiar a un joven en su primera experiencia amorosa, condición bastante lejana a la realidad. Ella deseaba calma en el placer, y lo imponía cortando a veces mi pasión desenfrenada. Pero prometo en cuadro de luces, que jamás había gozado de un acto amoroso tan completo como aquel. Cuando ya las compuertas del dique se desbordaban y alcanzábamos las estrellas, le dije una y mil veces que la adoraba, lo que era muy cierto en aquellos momentos. Por fin, remansadas las aguas, entre tiernos besos y caricias, entrelazados en firme como serpientes enamoradas, quedamos dormidos.

Debían haber transcurridos tres o cuatro horas, bien entrada la noche, cuando Mayanté acarició mi cara como sólo ella sabía hacerlo. Todavía adormilado, escuché sus palabras, ahora empleadas con mayor confianza.

—Debemos comer y beber algo, querido mío, creo que falta nos hace.

—¿Comer y beber?

En verdad que no comprendía nada, aunque el placer se anidaba de nuevo en mi pecho. Sin embargo, Mayanté se alzaba para tomar una bandeja, preparada con trozos de fruta y dos vasos del licor de color ámbar, que tanto habíamos disfrutado antes de la cena. Una sensación de frescor me inundó el pecho, conforme masticaba los trozos que la joven deslizaba en mi boca y bebía el fresco tónico. Cuando entendió que era llegado el momento, apartó la bandeja y comenzó a besarme de nuevo. Y allí partimos una vez más en galope tendido hacia las benditas estrellas, que alcanzamos de nuevo entre gemidos de placer.

5. Adiós al paraíso

Tras la extraordinaria experiencia gozada en casa de Maité, regresamos a pie por el mismo sendero emprendido el día atrás, hasta alcanzar la población de Papeete. Pero no crean que todavía anidaban en mi pecho sentimientos de placer y agradecimiento, porque los remordimientos hacían su aparición, clavando picas a su paso. Álvaro debió percibirlo en mi rostro, porque rápidamente entró en preguntas que poco me agradaban.

—¿Qué te sucede? Creí entenderte, que jamás habías disfrutado de una mujer como en la noche atravesada junto a Mayanté. Y por todas las brujas, que la mía también fue como para disparar cohetes. ¡Qué mujeres estas papeetianas! Me las llevaba todas a España.

—Fleta un barco y las trasladas a la corte en grupo —dije con voz cortante—. Pero, contestando a tu pregunta, no me sucede nada.

—Vamos, Pablo, que no me trago ese anzuelo al primer bocado. Como bien te conozco, tras haber gozado como un becerro en la cama con Mayanté, habrás comenzado a pensar en mi querida hermana, y a sufrir de horrorosos remordimientos por haberla engañado. ¿Me equivoco?

—Es que la he engañado, Pablo. Esa es la verdad. Y Margarita no se lo merece.

—Por favor, deja de decir estupideces. Llevábamos demasiado tiempo sin gozar de una mujer, y todo hombre necesita esparcimientos corporales de forma regular. Supongo que, durante la noche, no pensarías en mi hermana. No seas imbécil y regresa a la normalidad. Has disfrutado de una experiencia inolvidable, de la que Margarita jamás tendrá conocimiento. Y te recuerdo que no es tu esposa, sino una simple enamorada, a la que has tratado solamente unos pocos días.

—Con la que me encuentro comprometido.

—Espero que jamás le comentes esa experiencia que has gozado

con la papeetiana, ni bajo tormento de la Santa Inquisición. ¿Crees que mi hermana sufre por lo que has hecho? Nada en absoluto, hombre de Dios, porque nada sabe. Así que disfruta de los bellos recuerdos, y pasemos la página del libro de nuestras vidas. No sé si será posible, pero seguro que repetirías el encuentro.

—Nada de eso. Reconozco que tienes un poco de razón y necesitábamos de lo que hemos gozado sin límite. Pero ya se acabó. Regresemos a nuestro barco y preparémonos para abandonar Papeete en pocos días.

—Eso es cierto. No creo que dispongamos de tiempo suficiente, para girar una segunda visita a Maité, por mucho que me duela.

—Por cierto, que este amigo tuyo no parecía alarmado u ofendido por lo que ha sucedido en sus dormitorios. Durante el desayuno y ante su buen humor, no sabía hacia dónde dirigir la mirada.

—¿Maité ofendido? ¿Aún no te has dado cuenta de que todo fue preparado al detalle por él? Para un otaitiano de raíces antiguas, no hay mayor honor que lo sucedido anoche en su casa. Y si por suerte, ambas hijas quedaran preñadas, le sabría a gloria bendita. De esa forma, mejoraría la raza de su estirpe, o así lo entienden. Punto y final. Por cierto, creí que lo ofendías de verdad y emplearías la palabra canaca.

—Cerca estuve de hacerlo, pero recordé a tiempo tu recomendación. Pero no lo comprendo bien porque, para los europeos, los polinésicos en general reciben esa apelación de canacas o kanakas. Así lo hacemos en nuestros escritos, cuando hablamos de los nativos de las islas Marianas u otras en nuestro poder. No es más que una simple traducción, porque *kanak* en su idioma significa hombre.

—Pero no les gusta y la consideran claramente ofensiva. Son bastante partidarios de emplear las palabras correctas. Pero regresando al tema, te garantizo que, si se presentara una segunda oportunidad de placer, la aprovecharíamos al galope, por supuesto. Sin embargo, creo que tienes razón, y no se nos concederá una nueva pernoctada en la cabaña del bosque. ¿Tienes idea de cuándo zarparemos?

—No con exactitud, pero escuché al segundo comandante decir, que debíamos aligerar los trabajos en la fragata, para abandonar la

isla cuanto antes. Calculo que, en unos diez días o menos, podremos quedar alistados. Parece ser que el jefe de la división estima, que ya son muchas las semanas atravesadas en el paraíso.

—Un verdadero paraíso, sí señor. Ya veremos lo que se cuece en nuestra fragata.

Tras aquellos dos días de intenso placer, que sería difícil olvidar, nos reintegramos de lleno a la vida de a bordo. Y como presumía, el comandante reunía junta de oficiales en nuestra cámara, para preguntar por los trabajos pendientes y la duración estimada de los mismos. Todos coincidimos en que lo más lento sería rematar la última pasada de limpieza a los fondos, aunque ya en hilo fino y con cierta rapidez. De nuevo admiré la labor de aquellos jóvenes buceadores de perlas, que se lanzaban al agua y mantenían la respiración durante un tiempo que estimábamos insuperable. Y aunque nos preocupara por su salud, apenas descansaban en superficie, por mucho que se les ofreciera.

Para colmar el vaso de los agradecimientos a los franceses, cuando el jefe de administración de la división, contador de primera don Gerónimo Manchón, elevaba la petición para que se le enviara el monto total para abonar los servicios de la limpieza de fondos, cantidad que se estimaba muy abultada por ser el trabajo de tantos hombres durante semanas, se nos contestó que lo entendiéramos como una especial deferencia de la Francia a España, su buen amigo y aliado. Llegué a pensar, que se cargaba en la balanza el hecho de que la emperatriz de los franceses fuera la española Eugenia de Montijo, porque no comprendía bien aquel reguero de bondades y pruebas de verdadera amistad. A no ser, desde luego, que intentaran nuestro apoyo para alguna acción como la de la Cochinchina, en la que salimos con un elevado número de muertos y sin beneficio alguno. Pero enseguida me arrepentí de estos negros pensamientos, porque no debíamos especular en males con quien tanto nos beneficiaba.

Continuamos con nuestra agradable vida en Papeete unos diez días más, aunque ahora con trabajos y guardias a bordo en nivel normal. El único esparcimiento que podíamos encarar se marcaba en la asistencia cada día, cuando nos reuníamos al caer la noche, en la tabaquería de James Morris. Este simpático personaje se declaraba norteamericano, para quien la llegada de los españoles se

presentó como ocasión única de su vida, que le brindaba la madre fortuna. Y no estaba dispuesto a desperdiciar la ocasión, al punto de agrandar en solo un par de días su establecimiento, en el que, además de ofrecernos los mejores cigarros, aparecían licores añejos de especial aroma, que nos elevaban el espíritu. Mucho facilitaba nuestra vida el insólito hecho de que la fragata se encontrara fondeada a veinte brazas de tierra, única vez que he gozado en mi carrera de tan beneficiosa situación, que en mucho facilitaba el rápido barqueo.

Una semana después, el jefe de buceadores, un experimentado sargento de la Marina francesa, al que nuestros hombres llamaban cariñosamente *Manuel*, daba por finalizada la labor de limpieza de fondos. Según sus propias palabras, el casco de la fragata *Numancia* se encontrara suave y limpio como *culito de niño*. Al mismo tiempo, se había llevado a cabo el abastecimiento general de todos los buques españoles. En cuanto a nuestra fragata, cargamos piedras negras hasta la galleta y un poco más, ensacando carbón extra hasta alcanzar en total las 1.210 toneladas. Pero también embarcamos víveres para seis meses, una cantidad excepcional, con especial dedicación a los alimentos de salud, para que no se repitiera el mal escorbútico. Entraban por medio de un intenso barqueo cajas y cajas de fruta fresca, verduras, legumbres, especias, vino, aguardiente y vinagre, carnes rojas y las inevitables salazones, que tan poco agradaban a los profesionales de nuestra enfermería. De forma especial, mucho se alababan aquellos limones verderones y pequeños que, en opinión de nuestros dos galenos, aportaban el más alto grado de las vitaminas necesarias para impedir la secularmente llamada como *peste de la mar* [56]. Con la pesada carga embarcada, el ingeniero comprobó que nuestro buque desplazaba nada menos que 7.715 toneladas, lo que suponía un calado a popa de 9,083 metros, y de 7,639 a proa.

Probamos las ocho calderas principales y la auxiliar con extremo cuidado, así como las máquinas en pequeña medida, por encontrarnos fondeados, sin exigir demasiada presión en ningún momento. Pero también se comprobaron todos los sistemas accionados por vapor, así como el aparejo que, por gracia de los cielos, se mantenía en excelente estado, salvo una de las dos mesanas cangrejas, que fue necesario enviar a tierra a un taller de

lonas y velas, controlado por la Marina francesa, donde se recompuso casi al ciento, tras comprobar que su desflore era muy extendido.

Por fin, una vez comunicado por nuestro comandante al jefe de la división, que nuestra fragata se encontraba *lista para salir a la mar*, novedad que ya habían verificado en la anterior jornada el resto de buques el capitán de navío de la Pezuela establecía la mañana del miércoles, 17 de julio, para abandonar la isla. Así se lo comunicó a las autoridades francesas, cuando llevó a cabo la formal despedida el día anterior, acompañado por los comandantes de los buques. En el cordial recibo, expresó el más profundo y sincero agradecimiento en nombre de la Armada española y todas las dotaciones, por el trato y apoyos recibidos en el mes y medio de estancia en la capital. Y por todos los cristos coronados, que no le faltaba razón en media onza. Porque los buques españoles habían arribado a la capital sin carbón ni alimentos, bastantes sistemas averiados y con la dotación atacada por el escorbuto en elevados porcentajes. Y bien que nos había causado honda tristeza en aquellos días, contemplar los coys tendidos en la batería, con cuerpos que se quejaban de fuertes dolores de reúma en las rodillas y fuerte presión en el pecho, mientras mostraban una piel estriada y, de forma especial, unas encías hinchadas y sangrantes. Tales síntomas no ofrecían dudas sobre la temida enfermedad, ese mal que, durante siglos, había diezmado a los buques de cualquier nación en la mar.

En la tarde anterior a nuestra partida, los oficiales franceses de Papeete nos ofrecieron como formal despedida, un último baile en el palacio, recién finalizada su construcción, destinado a cubrir las necesidades personales y oficiales de la reina Pomaré. Y sería difícil de olvidar aquel acontecimiento tan extraordinario, un broche inigualable a una estancia que todos recordarían a lo largo de su vida. La fachada principal había sido iluminada con profusión, y en su centro tuvieron la especial deferencia de situar un escudo de grandes dimensiones con las armas de España. Los salones habían sido decorados con banderas de las dos naciones en gran formato. Por último, los oficiales franceses brindaron por la prosperidad de España y su Marina, mientras nosotros lo hacíamos por la grandeza de Francia.

Como de costumbre, en el baile destacaron las señoritas ya mencionadas en repetición, que en mucho elevaban nuestros espíritus, aunque casi todos hubieran calmado sus ardores corporales durante la estancia en Papeete. Aquellas visiones, unidas a los efectos de excelentes vinos y fuertes licores, nos hizo rematar el baile con abrazos sinceros y vivas a las dos Marinas. El Gobernador, en sus palabras de despedida, nos deseó buena mar y vientos propicios para rematar nuestra interminable circunnavegación, hasta regresar a la querida y añorada Patria.

Pocas veces la partida de un puerto, con tantos meses alejados de nuestros hogares, ha sido menos deseada que la de aquel día. Por fin, amaneció el miércoles 17 de julio de excelente cariz, con cielos limpios, sol de fuerza, mar casi llana y viento fresquito del sudeste. Con cierto sentimiento de añoranza, escuchamos la orden del comandante, dada con la bocina desde el puente de gobierno, que marcaba el punto y final:

—¡Proa! ¡Leva!

Sin esperar un segundo más, el contramaestre comenzaba a impartir sus instrucciones para que girara el cabrestante, con la cadena del ancla de estribor engarzada en su tambor. Como ya parecía que la suerte se había anidado a nuestro favor, no se presentó pérdida alguna al girar y cobrar poco a poco del ancla, que acababa por surgir en la superficie sin cepos ni obstáculos. Poco después se realizaba la misma maniobra con el ancla de babor, y cuando el contramaestre ofrecía la voz de ¡Zarpó[57]!, fuimos conscientes de que nada nos unía a aquella tierra. Por último, cuando escuchábamos la voz de ¡Arriba y clara[58]!, podíamos asegurar que ya el buque se encontraba en libertad de movimientos, y nos despedíamos definitivamente de aquella inolvidable isla.

Fue verdaderamente emocionante comprobar, cómo todo el pueblo papeetiano aparecía en la playa agitando pañuelos y nubes de caña, una digna e inesperada despedida. La *Numancia* fue la primera en abrir marcha con las máquinas, atacando la sirena con toques en repetición, lo que elevaba todavía más los conmovedores braceos de los nativos. La última en abandonar aquellas aguas fue el buque insignia de la división, fragata *Berenguela*, que a la altura del castillete paró sus máquinas, para efectuar el saludo de 21 cañonazos de honor a la bandera francesa, al tiempo que la

marinería cubría vergas. Fue el último acto de una estancia inolvidable en la capital polinésica de la Francia, una isla, la de Otaiti, que no sabíamos si algún día llegaríamos a pisar de nuevo.

Una vez todos los buques de la división agrupados en la mar, el insignia concedía libertad absoluta de movimientos. De esa forma, cada buque podía efectuar la derrota que más conviniera a sus características propias de máquina y aparejo en demanda de Manila, nuestra siguiente e importante escala. Y mucho lo celebramos, al no deber ajustar nuestro andar al de otros o, de forma especial, ralentizar la marcha general si nuestro comandante decidía largar el aparejo.

Con cierta tristeza, perdimos de vista en la distancia la isla de Otaiti, embebida por la bruma, una tierra que siempre permanecería grabada en nuestros corazones. Ahora, en la mar, debíamos tragarnos el resto del océano Pacífico en un solo bocado. Y no se trataba de moscarda de alas cortas, porque deberíamos navegar poco más de dos mil leguas [59] para alcanzar la capital de nuestras islas Filipinas.

Como oficial de derrota, tras el cambio en la segunda comandancia, había sido nombrado el teniente de navío Santiago Alonso, hombre pequeño pero de especial gracejo andaluz. Y no era su trabajo como para pasar ojos avante. Porque en nuestra navegación hasta Manila, deberíamos atravesar un elevadísimo número de islas y archipiélagos polinésicos, que suelen ofrecer graves peligros en la navegación de todo buque. Durante la estancia en Papeete, Alonso había recabado extensa información hidrográfica francesa, con la que complementar la británica y española que contábamos a bordo. Y como oficial muy serio y minucioso en su función, leyó todos los libros y derroteros que cayeron en sus manos, hasta empaparse de lo que se nos podía venir encima.

Eran de dos tipos las islas o archipiélagos que deberíamos atravesar. Las primeras, de origen volcánico y con vértices de lava elevados en picos de generosa altura. Entre ellas podíamos citar el archipiélago de la Sociedad, que acabábamos de visitar. Las segundas, como nuestras Carolinas, Pomotú y tantas otras del Pacífico, eran el resultado de los corales y madréporas, que no

siempre llegan a velar en superficie, lo que aumenta en grado su peligrosidad para la navegación. Los arrecifes llegaban a alcanzar extensiones muy considerables, como el existente en la costa oriental de la Nueva Holanda, con más de 360 leguas.

Ya les digo que debíamos temer en especial las islas de coral. Porque en ocasiones, no se divisaban hasta que te encontrabas cerca de varar en ellas. Como peligro añadido, algunas se encuentran mal situadas en la carta, sin contar con las que jamás han sido descubiertas. Y dan prueba de ello las muchas pérdidas de buques, no siempre documentadas. Entre las más famosas aparecen la de Lapérouse en Vanikoro, islas Salomón, o, mucho más reciente, la del vapor francés *Le Duroc* contra unos arrecifes a medio velar, situados entre la Nueva Caledonia y el estrecho de Torres. Por fortuna para el segundo, que intentaba una completa circunnavegación, los supervivientes embarcados en una lancha, consiguieron alcanzar la isla de Coupang, en los dominios holandeses.

Regresando a la vida en nuestra fragata, una vez en libertad absoluta de movimientos, me sorprendió comprobar que el comandante ordenaba largar todo el aparejo a los vientos. En verdad que añoraba navegar a vapor durante algunas semanas, y recuperar sus típicos sonidos y vibraciones. En cuanto a la decisión tomada por el comandante, presentaba toda la lógica. Porque no se trataba de comprobar el estado del velamen en vivo, sino de aprovechar el viento favorable y ahorrar carbón, por no bastar la cantidad embarcada hasta alcanzar Manila. En la derrota establecida entre el oficial de derrota y el comandante, debíamos pasar por las proximidades del archipiélago de los Navegantes para, millas después, dejar por el norte las islas Gilbert. Entre esta zona y el norte de las islas Salomón, debíamos abrir los ojos como velas, por haberse recibido en nuestro Instituto Hidrográfico algunas notificaciones sin confirmar, sobre la presencia de posibles vigías **[60]** de coral.

Siguiendo millas avante, el día 25 de agosto cortamos la línea equinoccial hacia el Norte, en una longitud de los 156 grados Este, referencia del meridiano de San Fernando. Hasta ese momento, vientos frescos o fresquitos nos habían abanicado en deliciosa ventura, incluso llegando a marcar, durante algunas rachas de

frescachón, las ocho millas en nuestro andar, un dato desconocido hasta el momento, que debíamos apuntar en gran parte a la limpieza de fondos llevada a cabo en Papeete. Y como todo se movía en colores dulces a bordo, sin problema de ningún tipo, el comandante, de extraordinario humor, decidió celebrar el paso del Ecuador, como es norma habitual en los buques de casi todas las Marinas del mundo. Y es de destacar que abandonábamos las aguas del hemisferio Sur, después de haber permanecido en ellas durante año y medio. Y de todo ese tiempo, solamente los días atravesados en Otaiti podíamos citarlos como de vida placentera.

Para cruzar la línea ecuatorial, el comandante ordenó encender las máquinas, comprobando también el buen andar que desarrollábamos con cuatro calderas. Y para jolgorio general, se bajó de la galleta del palo trinquete a un grumete pequeño y magro de carnes, llamado Pozas, ataviado con los clásicos ropajes que se atribuyen al dios Neptuno, para llevar a cabo a continuación la procesión por la cubierta y homenajes finales. Una vez rematada la secular ceremonia, se autorizó día festivo sin trabajos, permitiéndose juegos, bailes y canciones, así como la concesión de un rancho extraordinario, especialmente en cuanto a bebidas se refiere. Por fortuna, no aparecieron discusiones de grado o riñas peligrosas, que en ocasiones suelen empañar la celebrada fiesta.

Un detalle que muy pocos habían celebrado con anterioridad, tuvo lugar el día 7 de septiembre. En esa jornada alcanzamos los 180 grados de longitud, la mitad del casco. De esta forma, pasamos al golpe del día 7 al 9. Es fácil de comprender porque, cuando se navega en circunnavegación hacia el Oeste, se recorren 360º de longitud en el mismo sentido del movimiento diurno y, por lo tanto, al regresar al punto de partida, se ha comprobado el paso del sol por el meridiano una vez menos que aquellos que no se han movido. Por tal razón y para no quedar atrasados un día respecto al origen, es preciso adelantar la fecha. Y eso hicimos, como todo navegante al alcanzar los 180º de longitud. Como por arte de magia, el 8 de agosto de 1866 no existió a bordo, un día tachado de los almanaques sin mayor importancia.

Hasta el momento, la navegación a bordo de la *Numancia* había sido de lo más placentera. Gozábamos al comprobar la bendita tranquilidad de las aguas, los vientos bonancibles a favor, así como

la pureza del globo en el que, durante las noches, podíamos observar todas las constelaciones como jamás las había comprobado. En esos momentos, bendecíamos la decisión tomada por don Casto Méndez Núñez, de que la *Numancia* regresara a casa en circunnavegación occidental. Porque aunque con un número mayor de millas a navegar, nos evitaba los fríos, hielos, nieves y temporales que, al montar el cabo de Hornos, suelen sufrirse en aquella época del año sin remisión.

Para cortar la monotonía de nuestra navegación, en la mañana del día 29, el vigiador cantó a pulmón la presencia de un buque por nuestra amura de estribor. Sin dudarlo, el comandante, tras ordenar encender máquinas, aproó hacia él con buen andar y cierta curiosidad. Una hora después, reconocíamos con facilidad a la fragata *Berenguela*, y mucho nos extrañó por ser la más velera del grupo. Sin embargo y para su desgracia, había escogido una derrota que le resultó negativa. Durante bastantes días, había encontrado calmas de las que escuecen en la sangre, razón por la que la habíamos alcanzado en su navegación. Y como nos comentaron más tarde, habían sufrido un susto de los que dejan marcas a fondo. Porque cuando, en la madrugada del día 22, estimaba navegar en franquía, el vigiador, un marinero excelente en su trabajo cantó tierra por la misma proa y a escasa distancia. Se trataba de tierra baja con abundante arboleda que, en opinión del oficial de derrota, debía ser la isla Greenwich. Comprobaron que llevaban un error de 22 millas al Oeste, respecto a la situación que se muestra en la carta del almirantazgo inglés del año 1864. Una de las penosas realidades que nos ofrecen las diferentes cartas marinas.

Tras nuestro encuentro con el buque insignia, el comandante ordenó máquina a máxima potencia. En esta condición, pasamos a unas quince millas al Norte de las islas Palao. Y, por fin, con gran alegría de todas las almas a bordo, el quinto día del mes de septiembre, el oficial de derrota reconocía por nuestra proa la española isla de Luzón. Ya sin dudarlo y a la voz del gran señor, se ordenó proa para embocar el estrecho de San Bernardino. A las cuatro de la tarde de ese mismo día, el comandante ordenaba largar las anclas en el fondeadero de Sorsogón, que bien conocía.

Finalizaba una nueva etapa en lo que ya nos parecía una interminable circunnavegación. Y bien que alegraba nuestros

corazones, haber efectuado aquella travesía sin problema alguno, ya fuera sanitario, de máquinas o de aparejo. Se recortaba en un generoso trozo la distancia que nos restaba para alcanzar nuestros hogares. Por mi parte y olvidada en la distancia las dulces experiencias de Papeete, pensaba sin remordimientos y con extremo placer en Margarita. Porque pronto podría tenerla junto a mí y continuar con nuestra relación.

6. Manila

Fondeados en la bahía de Sorsogón, frente a su pequeño pueblecito, dediqué algunos minutos a observar un paraje desconocido para mí, aunque se tratara de tierra bajo nuestro dominio. No se parecía ni en media onza a la exuberancia que descubrimos en la isla de Otahiti y otras del archipiélago de la Sociedad, aunque también presentaba una especial belleza. La vegetación se amoldaba en cuadro al entorno con escasa profusión, aunque aparecían árboles de buena altura, algunos con sus raíces a la vista por la erosión propia de los acantilados. Pero también pudimos apreciar en la distancia el cono del volcán de Albay, también llamado como volcán Mayón, por encontrarse situado en el monte del mismo nombre. Se trataba de un volcán que se mantenía en actividad desde hacía más de un siglo, por lo que se podía observar una corriente continua de lava, que serpenteaba caprichosa en su descenso por la falda montañosa. Y como había leído en una enciclopedia, había sido espantosa la erupción sufrida en 1814, que escupió fuego y cenizas con extraordinaria fuerza, al punto de alcanzar la ciudad de Manila, situada a cincuenta leguas de distancia.

El comandante había reunido junta de oficiales en nuestra cámara con extraordinaria rapidez, nada más caer las anclas a su lecho. Se le veía con sonrisa de felicidad, como si por fin hubiese arribado a su puerto definitivo, mientras mi estómago protestaba a gritos, porque ya había picado la campana las cuatro de la tarde y no habíamos gozado de un mínimo almuerzo. Nuestro jefe tomó la palabra sin más dilación.

—Bien, señores, por fin nos encontramos en estas queridas islas Filipinas, que se encuentran bajo nuestro dominio desde el siglo XVI. Es posible que sepan, que en estas aguas me encontré destinado durante dos años en uno de aquellos primeros vapores, obtenidos por medio de la Caja filipina. Y les aseguro que añoro aquel tiempo, bien lo sabe Dios, en el que disfruté como un enano abierto en

cruces. Bien es cierto, que por entonces me encontraba en el empleo de alférez de navío, cuando creemos posible comernos el mundo de parte a parte —el comandante recordaba con placer—. Pero regresando al tema que nos ocupa, deben saber que, en la orden dictada por el jefe de escuadra para los buques en circunnavegación, se especificaba la importancia de mostrar el pabellón por alto en estas aguas, así como entablar las mejores relaciones posibles con autoridades y pueblo llano. Por tal razón, y de acuerdo con la conversación mantenida con el jefe de la división, decidimos permanecer en estas islas durante tres o cuatro meses, de acuerdo con las instrucciones que reciba del capitán general y las propias del Gobierno que, según parece, debe especificarnos tareas concretas, si así lo estima oportuno. Por si lo desconocen, deben saber que el cargo de Gobernador y Capitán General recae en un militar desde 1821, normalmente perteneciente al Ejército. En estos días, recae tal prebenda en el teniente general don Manuel Rodríguez-Fito y Bueno, con sede en Manila, aunque parece ser que será relevado en breve. El citado capitán general ejerce como Gobernador General, mando privativo al deber considerarse como único y legítimo representante del poder supremo del Gobierno del Rey de España en estas islas, aunque en dicho gobierno se incluyen las islas Palaos, la isla de Guaján[61], las Marianas del Norte y los Estados Federados de la Micronesia. Aunque tal gobernación fuera ejercida por el Virrey de Nueva España, a partir de 1837, una Real Orden determinaba la independiente administración del citado cargo en Manila, mientras se establecían Gobiernos políticos y militares en once provincias, entre las que se incluían las de las islas Marianas, así como poco más de veinte alcaldías mayores.

Aunque deseaba conocer a fondo ese archipiélago español, situado a tantas leguas de España, me impactó negativamente el largo periodo que el comandante estimaba necesario permanecer en sus aguas. No olviden, que todos deseábamos regresar a nuestros hogares cuanto antes, y los tiempos se alargaban por la proa en demasía. Pero ya continuaba el comandante con voz firme, como si escuchara mis pensamientos.

—Comprendo que les parecerá un tanto excesiva la alargada permanencia en estas islas y, de forma especial, en Manila. Una situación especialmente dolorosa para los que ejerzan compromisos

familiares. Sin embargo, no olviden que se trata de la razón principal, para que hayamos tomado el tornaviaje por esta vía. Pero entrando en temas concretos, habrán comprobado que, nada más fondear, ha salido un bote de fuerza al mando del alférez de navío Joaquín Garralda, para pasar al cercano pueblo de Magallanes. Mi intención es que su alcalde o gobernador, no sé con exactitud el nombre dedicado al cargo principal de cada pequeña localidad, remita un oficio urgente a su colega de Sorsogon, para que nos consiga el auxilio de un piloto práctico experto en el archipiélago, que nos facilite las navegaciones por estas islas. Ha sido una idea del oficial de derrota —señalaba a Santiago Alonso—, que aplaudo. No olvidemos nuestro gran calado, que puede hacer peligroso el paso por algunos estrechos o accesos.

Se tomó un ligero descanso, mientras leía con rapidez unas notas escritas en una cuarta.

—Supongo que recibiremos a bordo la visita de la autoridad de Sorsogon, posiblemente mañana con las primeras horas. Y si aparece con un piloto práctico que muestre los debidos conocimientos, levaremos de inmediato para dirigirnos hacia Manila. Les encomiendo que comiencen a preparar al adecuado arranchamiento del buque y, de esa forma, poder presentarnos en la capital filipina en forma adecuada, aunque no hayamos perdido la frescura que conseguimos en Papeete. Como pueden suponer, se impone a partir de ahora mucha máquina y poco trapo, mientras naveguemos entre islas o accesos restringidos. Y poco me preocupa, porque hemos gastado escasa cantidad de carbón y rellenaremos en Manila hasta los lindes.

El comandante ofreció una última mirada a su apunte, antes de finalizar la junta.

—Recuerdo que, en una ocasión, fondeados en estas mismas aguas, nos visitó el excelentísimo Ayuntamiento de la ciudad de Manila, aunque no sé si será el caso en esta ocasión. En verdad que lo dudo. Sería más lógico que esperaran a nuestro próximo arribo a su bahía. Y ahora, señores, que les sirvan el almuerzo, porque les veo un tanto desfallecidos.

Entre sonrisas se alzaba el comandante, para abandonar nuestra cámara con rapidez. Y razón tenía en sus palabras finales, porque, en pocos minutos, se nos servía el almuerzo, todavía con alimentos

generales y sin necesidad de escarbar en las despensas particulares.

En la mañana del siguiente día, 6 de septiembre, se presentó a bordo quien ya denominábamos gobernadorcillo de Sorsogón, acompañado del piloto práctico encomendado. Se trataba de un nativo de corta alzada y mirada arrogante, aunque se mostrara complaciente y colaborador desde el primer momento. Por fortuna, tras los saludos de rigor y refrigerio ofrecido, pudimos comprobar que el práctico, Guillermo Cifuentes, extremeño de nacimiento, un hombre maduro y con mucha mar en su piel, además de ofrecer evidente simpatía, era un experto conocedor de aquellas aguas. Así nos lo aseguró el oficial de derrota, tras haber departido con él durante un par de horas. Por fin, desembarcó la autoridad de Sorsogón y su séquito, mientras Cifuentes era acomodado a bordo, con equivalencia en prebendas a un oficial mayor.

Una vez sin invitados a bordo, el comandante ordenó avivar fuegos y levar las anclas. Poco después, emprendíamos la navegación por el archipiélago. Con las primeras horas de la tarde, navegamos entre las islas de Masbate y Burías, momento en el que el práctico nos ofreció una leyenda muy famosa en aquella zona, que nuestro comandante ya conocía. Se trataba de la maldición lanzada contra los españoles por el gitano Francisco, tras haber sido encadenado y torturado a bordo de un bergantín de la Real Armada, por los delitos de robo y ofensas al Rey. Y como necesario antídoto, para que tal efecto no se cebara en nosotros, debíamos evitar ingerir pan o galleta a puñados mientras cruzáramos el paso. Aunque algunos de mis compañeros sonrieron a boca ancha, por mi parte obedecí lo dictado por la tradición, sin faltar a una sola letra.

Cruzaba el sol la meridiana del día octavo de aquel mes de septiembre, cuando embocábamos la bahía de Manila, una pieza incomparable en la geografía mundial. Recordé las palabras de un almirante inglés, cuando sentenciaba que allí podían concentrarse todas las Marinas del mundo en plena seguridad. En verdad que se trataba de una visión extraordinaria, que nos alzaba el pecho con evidente orgullo, al comprender que se trataba de aguas españolas. Y aunque nos encontrábamos dispuestos para largar las dos anclas y quedar fondeados al abrigo, se abarloó a nuestro costado el cañonero *Mindanao*. A su bordo se encontraba el Comandante General de Marina que, una vez en nuestra cubierta, felicitaba

efusivamente con un fuerte abrazo a nuestro comandante por su ascenso al empleo de brigadier, en recompensa a los méritos contraídos en el Callao. Comprendiendo las necesidades propias de todo buque recién llegado a su destino, el capitán de navío Istuondo abandonó la *Numancia* con rapidez, deseándonos todo tipo de venturas en aquellas islas.

Por fin, pudimos fondear, tras enmendar ligeramente la situación. Y una vez las anclas en su poza, contestábamos en rigor a la plaza, que nos acababa de saludar con 21 cañonazos. Encarábamos una nueva etapa en nuestra larga navegación, que mucho me atraía. Y el comandante parecía exultante, una vez comprobada la excelente profesionalidad del práctico embarcado, que no había dudado un solo segundo en sus recomendaciones al oficial de derrota hasta el momento. Cifuentes, como lo llamábamos todos, departía con nosotros en sencilla y simpática actitud, hasta conseguir ganarse nuestro aprecio más sincero. Su único defecto, si puede titularse así, era su extraordinaria querencia por los caldos de cualquier tipo. No obstante, antes de entrar en trabajo o recomendaciones de derrota, se abstenía con entera profesionalidad.

Tras almorzar con especial dedicación, no dispusimos de mucho tiempo para el necesario descanso. Porque picaba la campana de a bordo solamente las tres de la tarde, cuando fondeaba a nuestro costado el cañonero *Prueba*. Y por medio de bocina cerrada, se nos avisaba de que embarcaba a su bordo al excelentísimo Ayuntamiento de la ciudad de Manila en pleno. Acabado de instalar el portalón de honores, poco tiempo después, la corporación en numeroso grupo, precedida por la guardia de maceros en vestuario de gala, embarcaban sin impedimento alguno. Y fue de notar el embobamiento con que aquellos hombres observaban los detalles de nuestro buque. Aunque dispusimos de escaso tiempo, la corporación municipal fue recibida en la banda de estribor por todos los oficiales en ronda de honores, y la tripulación entera formada en cubierta.

Conducidos a la cámara y mientras se preparaba un ligero refrigerio en su honor, llevado a cabo con evidentes prisas, escuchamos las emocionadas palabras pronunciadas en loable bienvenida por el señor Corregidor, don Pablo Ortega. Y bien que demostraba conocer los hechos del combate acaecido en El Callao,

que alabó de forma sinceramente emocionada, o así lo parecía. Fueron contestadas por otras no menos emotivas, por parte del segundo comandante, Emilio Barreda. A continuación y tras sucesivos brindis en honor de la dotación de nuestro buque y la ciudad de Manila, mientras el Corregidor departía en privado con nuestro comandante en su cámara, los concejales visitaban el buque a fondo, entusiasmados de lo que comprobaban a la vista y que estimaban como una maravilla de la construcción naval. Por fin, y cuando abandonaban el buque, fueron despedidos con repetidos vivas, que fueron contestadas con el mayor entusiasmo desde el cañonero *Prueba*.

Poco después de la visita de la corporación municipal, en escasos minutos llegaba a bordo una nutrida comisión de los comerciantes de Manila. Y en prueba de honorable recibimiento, ponían a disposición de la *Numancia* una lorcha[62], cargada hasta la regala de víveres frescos de todo tipo y unas cajas de tabaco, que se repartió entre toda la marinería con visible entusiasmo de nuestros hombres.

Nos encontrábamos en solitario fondeo, dirigiendo la mirada a menudo hacia fuera, pensando en el resto de buques de la división. Y así nos mantuvimos alargando tiempo, al punto de preguntarnos qué habría podido suceder con ellos. Por fin, la *Berenguela* entraba en la bahía ocho días después, tres jornadas más tarde el *Marqués de la Victoria*, y un mes entero debió transcurrir para comprobar la presencia de la *Vencedora*. Su comandante nos comunicaba que había sufrido ventarrones y chubascos cuando atacaba el archipiélago, al punto de entrar en capa durante dos o tres jornadas.

Por razón de la tardanza del resto de buques, la recepción oficial, ofrecida por el Gobernador, retrasada hasta que aparecieran todas las unidades de la división, tuvo lugar el 13 de octubre. En la siguiente jornada, con las primeras luces desembarcamos en el muelle de Magallanes, con representación de todas las dotaciones. Allí fuimos recibidos de nuevo por los miembros del Ayuntamiento de Manila, así como por las corporaciones locales de menor rango, en una glorieta especialmente preparada para tal acto, donde destacaban elementos de extraordinaria frondosidad y flores de gran belleza. Y sin mayor espera, desde allí nos dirigimos en carruajes hacia la iglesia de San Francisco. Debimos atravesar calles

y avenidas, engalanadas con arcos triunfales, levantados por los gremios de naturales y mestizos, entre los que sobresalía el alzado por orden del Ayuntamiento de Manila, que asombraba por sus enormes dimensiones, labrado en orden corintio. Recibíamos constantes muestras de aprecio de la población, que llegaba a obstruir la carrera y rompía voces en nuestro honor con vivas emocionantes.

La mencionada iglesia de San Francisco se encontraba situada al norte de la ciudad, en la zona que llamaban Quezón, aunque se denominaba popularmente como iglesia de Jesucristo. Pues allí, arranchados entre una muchedumbre donde no cabía un alma más, tanto así que muchos debieron quedar en las cercanías del gran portón labrado, se celebró un solemne *Te-Deum*. Me llamó mucho la atención, que los cantos de orden fueran efectuados a gran orquesta por la capilla de la catedral, con una calidad que no esperábamos encontrar. Y de forma especial destacaba la dulce voz de una joven, a la que llamaban *la Morena*, capaz de elevar el espíritu a los más descreídos. Una vez finalizada la ceremonia, paseamos por la avenida Cienfuegos hasta las cinco de la tarde, en que dio comienzo el excelente almuerzo ofrecido por el Ayuntamiento en los salones de la casa municipal. Y debo constatar de nuevo el llanto y crujir de nuestras tripas, con esos alargados espacios sin llevarnos una onza de tocino a la boca. Al citado almuerzo asistió una generosa representación de las dotaciones de los buques, así como las autoridades designadas y personajes notables de la ciudad. Pero sin pausa ni descanso, aquella misma tarde, a las nueve, se celebraba en los mismos salones un extraordinario baile. Y en opinión de algunos notables con los que charlamos, jamás se había visto en la ciudad un acontecimiento parecido.

Durante el baile, tanto Álvaro como yo nos entretuvimos con unas preciosas mozas que, según supimos más tarde, se trataba de las hijas de señor Gobernador. Y aunque se presentara como acción evidentemente peligrosa, esa de entablar una mínima relación con los retoños de los grandes jefes, mucho disfrutamos con su charloteo y divertidas chanzas. Por su parte, mi amigo acabó prendado en calores de la menor, Eulalia, una aventura amorosa a la que le auguraba escasas singladuras. Aunque los caldos fueran de escasa

envergadura, las sabias muchachas nos consiguieron por extraña vía unos vasos de ponche, reforzado con grilletes al fuego. Y en verdad que, tras ingerir el segundo vaso, los pajarillos volaban en nuestros cerebros con entera libertad.

Tras un ligero descanso a bordo, exigido por nuestros cuerpos, el día 16 debimos asistir a una nueva y tediosa ceremonia en la misma iglesia de San Francisco. Menos mal que debimos avivar la mente, al conocer que se trataba de las honras fúnebres dedicadas a la memoria de los miembros de la escuadra, fallecidos en las operaciones del Pacífico. Por último, el señor deán, don Manuel Peralta, pronunciaba una muy sentida oración fúnebre, que respiraba el más acendrado patriotismo.

A partir de aquel día, tanto autoridades como los vecinos más notables de la ciudad, destacaron por ofrecernos todo tipo de actos, con los que deseaban obsequiar a los que denominaban héroes de la escuadra del Pacífico. De forma especial destacaron los bailes, amenizados con música española y nativa, ofrecidos por los señores Blanco, Mercader, Baden y Tuason, que empequeñecían algunos de los recibidos en Papeete. Y fue precisamente en los salones del señor Mercader, donde coincidimos de nuevo con Eulalia y Flor, que, nada más comprobar nuestra presencia, se anidaron a los costados con inmensa alegría. Álvaro continuó en la refriega emocional con Eulalia, hasta que la madre de las jóvenes se presentó en rescate de improviso, con gesto un tanto adusto y escasamente amistoso. Aunque la saludamos con exquisita cortesía, la doña se llevó a sus polluelos en otra dirección.

—Esta bruja nos ha estropeado el baile. Lo estaba pasando muy bien con esa preciosa jovencita.

—No fuerces la mano una pulgada más, Álvaro, si no quieres ser destinado a galeras.

—No sé por qué esa espantosa bruja las ahuyenta de nosotros. Somos oficiales de guerra de la Real Armada y procedentes de nobles familias españolas. Para colmo, este baile se concede en nuestro honor. En resumen, que esa vieja desdentada ejerce como lechuza hechicera y arpía de baja estofa.

—Sea lo que desee. Probemos suerte en otra dirección, y a ver si conseguimos otro vaso de ponche reforzado.

—Una pena. Esa moza exhibía una belleza fuera de lo común.

—No es para tanto.

También la empresa que patrocinaba el teatro de la ciudad preparó una función en nuestro honor. Se trataba de una representación de la obra en un solo acto, denominada como *La vuelta del Marino*. Compuesta por el capitán de infantería don Enrique Tovar, pasaba por las diversas peripecias que todo hombre de mar ha de atravesar en su agitada vida, para finalizar con una encantadora descripción del combate del Callao. Muy hermosa pero bastante alejada de la realidad.

En verdad que el recibimiento general, dispensado por la ciudad de Manila en nuestro honor, es difícil de justificar con palabras sencillas. Pero les aseguro que se trataba de una experiencia más que agradable, difícil de olvidar, y que siempre mantendríamos grabada en nuestros corazones.

El 19 de noviembre asistimos, embutidos en uniformidad de gala y con elevada temperatura, lo que nos producía molestos chorros de sudor en caída por la espalda, al relevo que se producía en la Capitanía General y Gobernación de las islas. El teniente general Rodríguez-Fito y Bueno abandonaba el importante y notable cargo ostentado hasta el momento, para ser relevado por el de su mismo empleo, don José de la Gándara y Navarro. Al nuevo máximo representante de las armas de España, un zaragozano recio y sincero, se le achacaba su excesiva politización. Y bien que me hacía sonreír, escuchar tan simple definición. Porque era más que conocida, la casi absoluta politización de todos los generales del Ejército, desde el momento que calzaban el fajín. Es cierto que en la Armada también aparecía alguna cabeza con aspiraciones políticas, aunque en mucha menor medida y más como excepción que como norma. De la Gándara había desempeñado la gobernación militar de Fernando Poo y de la provincia de Santiago de Cuba. Con posterioridad, había intervenido en la guerra contra las fuerzas independentistas de Santo Domingo durante la Anexión de la isla, hasta su definitiva y repetida independencia. Y gracias a él se tenía detallado conocimiento de lo acaecido en la contienda, al haber escrito una magnífica obra, *Anexión y guerra de Santo Domingo*.

Al regresar a bordo tras la fatigosa ceremonia, desfiles posteriores y copa de honor, recibí una alegría inconmensurable. Nada más pisar la cubierta de la *Numancia*, llegaba hasta mí con

rapidez y amplia sonrisa Paco, mi criado particular. Supuse que era portador de una buena noticia, pero no podía suponer siquiera que se trataba de una voluminosa carta de Margarita. Por fortuna, el día anterior había llegado a Manila un vapor mercante con valija de la Península. Como es fácil suponer, tras varios meses sin noticias de mi amada, leí de forma sosegada y repetida todo lo que narraba. Me encantó comprobar que me declaraba todo su amor sin reservas y que soñaba con mi regreso. Y aunque, durante unos segundos, la figura de Mayanté, tumbada y desnuda a mi lado, echara algunas brasas al fuego, lo olvidé con rapidez para leer de nuevo la inconfundible letra.

Una vez calmada en gran parte la ebullición social, que había originado nuestra presencia en la capital filipina, el comandante reunió Junta de Oficiales en nuestra cámara. Y como de costumbre, de forma coloquial y con un tono más bien paternal, pasó a ofrecernos las últimas noticias que nos afectaban. Pero antes fue felicitado por la cámara en pleno, al comprobar que ya lucía las vueltas de brigadier en el uniforme, una vez recibido el preceptivo previene de la autoridad.

—Bien, señores, les agradezco su felicitación. Espero que hayan disfrutado hasta el momento por largo, con los homenajes que el pueblo manilense nos ha ofrecido. Y puedo jurar en bastos, que no esperaba un calor así, sin una mínima protesta.

—¿Ha dicho protesta, señor? —Preguntaba el teniente de navío Celestino Lahera, interesado—. ¿Por qué van a protestar de nuestra presencia?

—No es por nuestra presencia, Lahera. Sin embargo, personalmente estimaba que se trataba de un buen momento, para que los malditos cabecillas, que exigen la independencia del archipiélago, mostraran su opinión sin dar la cara y amparados en grupo. Un cobarde proceder de los ariscados. Por favor de los cielos, nada de eso se ha producido. También el capitán general se ha visto gratamente sorprendido. Por desgracia, los sentimientos revolucionarios e independentistas surgen con fuerza en las islas, auspiciados a veces por otras naciones, que intentan morder el pastel, aunque desde la Gobernación se aplique mano dura y hayan sido ejecutados un buen número de cabecillas. Pero, bueno, no es ese el tema del que deseaba hablarles.

El comandante ofreció un ligero descanso, tras comprobar que sus palabras habían generado cierta ansiedad entre los oficiales. Porque, en verdad, que poco o nada conocíamos de los hechos que se nos narraba. Pero ya continuaba el gran señor.

—Tras la toma de posesión del general de la Gándara, Su Excelencia quiso reunirse con los comandantes de los buques y autoridades de la Armada presentes en el archipiélago. Su principal objetivo era el de concienciarnos, para que lleváramos a cabo presencia de nuestros hombres por la isla entera, que habláramos con las pequeñas autoridades e incluso con el pueblo llano. No es posible girar visita a las más de siete mil islas del archipiélago, por lo que deberemos centrar nuestros esfuerzos en la isla de Luzón, principal entre todas. Por fortuna, nos encontramos en la estación llamada como *tag-lamig*, predominante entre diciembre y febrero, que destaca por ser cálida y seca. Podemos felicitarnos porque se haya dado término, a la estación en la que imperan los ciclones, lluvias torrenciales y poderosas tormentas eléctricas. En estos meses que vamos a atravesar, predominará el monzón del nordeste, conocido aquí como *Amihan*, con vientos secos, aunque en ocasiones levante temporales de orden. Pero llegando al tema que nos ocupa, concuerdo con la opinión expuesta por el capitán general, lo que, al mismo tiempo, supone una buena oportunidad para todos ustedes. Estoy convencido de que no es lógico mantenerse algunos meses en estas islas, sin visitar y conocer algunos puntos destacados e importantes, desde un punto de vista cultural e histórico. Y podemos bajar dos perdices de un solo escopetazo, porque al mismo tiempo será posible que, en la mayor parte de la isla, se compruebe nuestra presencia y nuestro interés por estas tierras españolas.

—Me parece muy bien, señor —alegó el segundo comandante en dulce peloteo.

—Bueno, de los puntos que, en mi opinión, han de visitar, destaca en lugar prominente y sin posible duda la laguna de Bay, una maravilla que Dios concedió a esta isla en su creación. Deberán recorrerla en embarcaciones menores y disfrutar de los incomparables paisajes que se les ofrecerán. Hay más puntos de interés, sin duda, que acabaré de trazar con auxilio del segundo comandante. Pero creo que, de momento, es suficiente lo expuesto.

El capitán de navío de la Pezuela es el responsable de coordinar los medios necesarios, para cumplimentar la orden recibida. Y como no deseo cansarles un segundo más, estimo que esto es todo de momento. Espero que pronto, pueda ofrecerles los detalles necesarios.

Se levantó la Junta sin más opiniones o preguntas. Y en mi interior, bien que agradecía aquella oportunidad que se nos brindaba. Podríamos conocer los más bellos parajes de la isla, sin necesidad de contratar medios propios ni efectuar gasto alguno. Sin embargo, dediqué el resto de la jornada para contestar la carta recibida de Margarita, porque el vapor con valija para la Península abandonaba la bahía al día siguiente, y debíamos entregar los envíos aquella misma tarde. Como pueden suponer, mis letras a Margarita rebosaban de amor y deseos de un pronto encuentro, así como el de formalizar oficialmente nuestra relación. En fin, sueños y más sueños, esa dedicación que tanto seduce al hombre de mar, alejado de los suyos.

7. Expediciones

De las expediciones que llevamos a cabo por las tierras de la isla de Luzón, aceptando de muy buen grado la sugerencia del capitán general y las instrucciones particulares de nuestro comandante, destacaré por alto la efectuada a la laguna de Bay. Se trata del lago más grande de las islas Filipinas, y el segundo de mayor superficie, de agua dulce, que se nos abre tierra adentro en el sudeste asiático, tras el lago Toba de Sumatra. En esta deliciosa laguna, que ningún viajero arribado a la isla deja de visitar, nace el río Pasig, que acaba por bañar los muros de la ciudad de Manila, situada en su costa oeste. Su superficie se acerca a los mil kilómetros cuadrados, con una extensión de costa de 220 kilómetros, mientras sus aguas ofrecen una profundidad promedio de solamente dos metros. Presenta una forma muy cercana a una W, con dos penínsulas originadas en su costa norte, mientras la parte central queda formada por una caldera volcánica sumergida. Descendiendo de su provincia norte, aparece una isla de gran tamaño, llamada Talin. Debo también añadir que Laguna de Bay es un término castellano. Según el diccionario de la lengua tagala publicado en 1613, del que disponíamos de un ejemplar a bordo, el término prehispánico del lago era el de Pulilan.

Según indicó el propio comandante, nos había sonreído la suerte a chorros en aquella primera salida. Porque, en lugar de acceder a la laguna remontando el río Pasig en todo su curso, con las bancas **[63]** navegando contra corriente y los indios a boga **[64]** dura, la Gobernación nos proporcionaba varios carruajes de tijera para alcanzar, a través de un camino paralelo a sus orillas de incomparable belleza, el pueblo de Pasig, situado en la confluencia de este mismo río y el menor de San Mateo. El trayecto, aunque superara las dos horas de duración, se pasó como volando por nuestras cabezas, dados los incomparables paisajes que se nos abrían a las bandas. Por fin, alcanzamos nuestra meta entrada la tarde, razón por la que hicimos noche allí mismo en casa de nuestro

nuevo amigo y colaborador, don Manuel Domínguez, Interventor de la Real Hacienda. Una vez recibidos por su persona, nos hizo recorrer aquel hermoso pueblo, con una población cercana a los veinticinco mil habitantes. Y según comentaba nuestro anfitrión, debíamos regresar en el día de la Concepción de Nuestra Señora, patrona del lugar, fecha en la que se desarrollan alegres fiestas, con charangas y disfraces, que se remataban con una función teatral, en un improvisado escenario alzado en la plaza pública.

Entramos en sueños con rapidez, porque a las cuatro de la mañana debíamos atravesar el pueblo para dirigirnos al embarcadero. Una vez en sus tablas, nos esperaba la falúa de los Carabineros, que el comandante del distrito había puesto a nuestra disposición de forma más que generosa. A pesar de los visibles esfuerzos de los tripulantes indios, bastantes flojos de manos, poco adelantábamos al navegar en contra de la corriente. Menos mal que, una vez más, el paisaje y las imágenes que se nos ofrecían a la vista, colmaban nuestro interés. El lago, a pesar de su extensión, se veía con plena actividad, bien fuera por las bancas que barqueaban personal en todas direcciones, como por las artes de pesca que los nativos desplegaban con mucha profesionalidad y abundantes capturas.

Después de dos horas de boga más propia de forzados, por escasez absoluta de viento que pudiera insuflar nuestro aparejo, entramos en la laguna. Por fin, podíamos contemplar aquel extenso lago, de una amplitud muy parecida a la bahía de Manila, con treinta leguas de bojeo[65]. Eran cuatro las bocas por donde se vacía la laguna en el río Pasig, todas muy próximas entre sí. Nuestra falúa había tomado la de Taguig. A continuación y siguiendo las instrucciones del Intendente, nos dirigimos, ahora con trapo y boga, hacia la isla Talim que, con la punta del Diablo, forma el estrecho de Quinabutasan. No sin esfuerzo y sufriendo un intenso calor, entramos en el segundo seno de la laguna, para aproar al norte y dirigirnos hacia el pintoresco pueblo de Morong, segundo objetivo de nuestra expedición.

Desembarcamos en un pantalán al sur de Morong, localidad muy recomendada por nuestro comandante, mientras causábamos admiración y asombro de los nativos, poco acostumbrados a la visita de españoles en grupo. Sin embargo, ese fue el momento del

día en el que se ensombreció un tanto nuestra dicha. Porque al desembarcar al salto uno de los indios, un jovencito al que llamaban Paquillo, para atacar las amarras en posición, resbaló sobre las tablas y cayó sobre ellas, con la mala fortuna de que golpeara con fuerza una de las estacas que actuaban como improvisados norays. Mientras el muchacho gritaba de dolor, acudió junto a él con extraordinaria presteza el segundo ayudante de sanidad de la *Numancia*, don Luis Gutiérrez, que participaba de forma voluntaria en la expedición sociocultural.

Para su desgracia, Paquillo se había roto la tibia y el peroné en fractura abierta, con abundante y visible sangrado. El galeno, con el botiquín de viaje en la mano, contuvo la hemorragia como le fue posible, al tiempo que se dirigía al Intendente, que se acercaba a interesarse.

—¿Cómo se encuentra el mozo?

—Pues bastante mal, señor. Sufre una fractura doble, abierta. Debe ser intervenido de inmediato, para evitar que pierda más sangre y pueda salvar la pierna, siempre que la suerte le sonría en abarcas. ¿En esta localidad existe algún hospitalillo o estación sanitaria?

—Pues le aseguro que no lo sé. Pero aquí llega el comandante del distrito, en cuya residencia nos cobijaremos hoy, que debe encontrarse al día de tales asuntos con detalle.

En efecto, aparecía en pocos segundos un hombre con el uniforme de carabineros, que se dirigía sin dudarlo al intendente.

—¿Qué ha sucedido, señor Domínguez?

Tras explicarle con brevedad lo acaecido al mozo, el intendente le requería información.

—¿Disponen en Morong de auxilio sanitario?

—Pues hace pocos meses que se inauguró una enfermería de causas en la avenida central. Sin embargo, debo declararle que, hasta el momento, con escasas posibilidades de… —dudaba en sus palabras—. Quiero decir que todavía no dispone de doctor titulado. Solamente aparece la presencia de un enfermero nativo, en mi opinión con escasa experiencia de sangre.

—Pues este joven, en opinión del galeno de la fragata *Numancia*, en quien mucho confío, debe ser intervenido de inmediato.

—¿Intervenido? —El carabinero no parecía comprender la situación—. ¿Quién lo intervendrá?

El Intendente se mantuvo en silencio, incapaz de contestar a la pregunta. Sin embargo, nuestro joven cirujano se apresuró a entrar en acción.

—Yo lo haré, si no aparece otro remedio a la mano. Es muy posible —intentó que el herido no escuchara sus palabras—, que se necesite amputar la pierna, si la intervención o efectos posteriores así lo reclaman, una dura prueba para un joven de su edad. Sin embargo, podemos intentar reducir las fracturas, coser las heridas y entablillar en la mejor forma posible. ¿Se encuentra muy lejos ese hospitalillo?

—A unos doscientos metros.

—¿Sabe si disponen en el hospitalillo de cloroformo para las intervenciones?

—¿Cloroformo? Pues, la verdad, señor, no sé a qué se refiere.

—A un compuesto relativamente novedoso en nuestra farmacopea, aunque se emplee desde hace más de veinte años, que consigue dormir al paciente y que no sufra durante la operación. Por si acaso, dispongo de láudano en mi botiquín, un botellín completo. Pero dejemos la charla de lado, que este muchacho debe ser trasladado con la mayor rapidez.

Todos se miraban entre sí, como si buscaran la solución al problema del necesario transporte. Por fortuna, fue el momento en el que mi amigo Álvaro, fuerte de complexión y con brazos de martinete, se ofreció sin dudarlo.

—Tomémoslo sin perder más tiempo.

Álvaro lo enlazaba con sus brazos, lo que aumentó de forma notable los gemidos del joven. El carabinero, por fin, no lo dudó un segundo.

—Sígame, señor. ¿Puede con él?

—Por favor, se trata de un peso muy ligero. Guíeme sin tardanza.

De esta forma, Álvaro, con el joven en brazos, y nuestro galeno con el botiquín en sus manos, caminaron por el pantalán hasta llegar a tierra firme. Y sin mayor espera, salieron con rapidez en la dirección que el carabinero les indicaba. Quedamos en silencio a bordo de la embarcación, como si una ensoñación macabra nos

hubiera aletargado. Pero ya el Intendente, en contacto con el teniente de navío José Pardo Figueroa, oficial más antiguo de la expedición, se decidía.

—Bien, señores, desembarquen todos, por favor. Seguiremos con el plan previsto y nos dirigiremos hacia la casa del Comandante del distrito, donde quedaremos instalados.

Una vez en el pantalán, nos dirigimos, siguiendo los pasos del Intendente, hacia la calle principal, bordeada de árboles muy frondosos a los que llamaban *taran*. Se trataba de una población con un elevado número de almas, condición que suele ser habitual en todas las localidades filipinas, en las que el incremento de nacimientos cada año es de un porcentaje muy elevado. Por mi parte continuaba pensando en el joven indio, que había sufrido el fatal accidente. Y lo imaginaba al pobre deambulando por el pueblo con una sola pierna y gruesa muleta en sobaquera, si es que superaba el doloroso trance en el que se había visto inmerso.

Por fin, alcanzamos la casa del carabinero. Se trataba de una modesta construcción, pero con numerosas y amplias estancias. Como pensábamos descansar un rato, antes de entrar en danza de paseos y admiraciones de la naturaleza, que allí se desplegaba con especial hermosura, nos retiramos a las habitaciones que se nos indicaron como propias. Sin embargo, fue el momento de descubrir un detalle terrible. Porque una vez cerrados nuestros portones, fuimos atacados por un batallón numerosísimo de mosquitos, que nos ofendieron sin misericordia. Y fue tal la dolorosa experiencia, que salimos a escape sin control, como si nos viéramos asaltados por asesinos con machete a la mano. De esta forma, pocos segundos después nos encontrábamos en la calle, conocida como de la Victoria, donde pudimos respirar con cierta tranquilidad.

José Pardo tomó el mando sin dudarlo, y decidió que comenzáramos la visita al pueblo, hasta que llegara la hora del almuerzo. Pronto comprendimos las razones de nuestro comandante al recomendar la experiencia, porque aquel poblado nos ofrecía maravillosas vistas y costumbres que, con razón, nos demostraba la vida de los nativos filipinos en una paradisíaca y positiva existencia, aunque ya con ciertas costumbres españolas que mitigaban actuaciones un tanto bárbaras.

Caminando con placer, pasamos a visitar ahora la zona del

poblado situada en la orilla opuesta del río. Todo nos extrañaba y gustaba al mismo tiempo, como si nos mantuviéramos en una representación teatral dedicada en particular a nosotros, circunstancia muy lejos de la realidad. Por suerte, pudimos asistir a una ceremonia en verdad llamativa. Porque comprobamos la existencia de un elevado número de indios, con banda de música y ataviados en traje de fiesta, o lo que por tal estimábamos. Por fin, aquel grupo festero se detuvo ante una vivienda de modesta apariencia, en la que se nos invitó a entrar. Pudimos comprobar que se trataba de la ceremonia habitual en la víspera de un desposorio. Y no fue tarea sencilla acceder a la planta principal de la vivienda, elevada de forma notable sobre el piso, por lo que fue necesario trepar a la brava.

Una vez en lo que entendimos como la sala más noble de la vivienda, nos encontramos al pronto ante un elevado número de mujeres, amigas y familiares de la novia de todas las edades, incluso muy jovencitas, bajo el mando de la madrina. Esta respetable anciana se desvivió para que se nos procuraran sillas en las que descansar. Una vez en esta situación y hecho el silencio, todos los hombres que se encontraban en la calle accedieron a la sala, para situarse con esfuerzo frente a las mujeres, mientras la novia se mantenía apartada en una salita contigua. Y para nuestra sorpresa, aunque todo nos sorprendía en verdad, el novio, desde la puerta, imitaba el canto del gallo, que entendí como un reclamo habitual de las aves en situación de celo. Y en escasos segundos, la novia le respondía con otro cacareo que debía ser la respuesta al reclamo. Tres veces se repitió el acto, hasta que ambos novios entraron en la abarrotada sala por diferentes accesos.

Para continuar con lo que más nos parecía una obra teatral un tanto bufa, el novio tomaba un vaso en el que escanciaba vino hasta el mismo borde. Y con él en la mano, y especial dedicación a que no se desbordara, debió caminar sobre una alargada y gruesa caña situada en el suelo, en dirección a la novia, a la que se veía emocionada. Probó la hembra del líquido ofrecido, para pasar de nuevo el vaso a su amado, que lo bebió hasta la última gota de un tirón. Relleno el vaso, la novia imitó a su futuro esposo, para acabar devolviendo la copa a su novio. Y para nuestra sorpresa, el indio dichoso, en vez de repetir la bebida, arrojaba una moneda en su

interior. Fue el momento en el que todos los presentes rompieron en fuertes aplausos, para lanzar a continuación vítores y exclamaciones que, por desgracia, no pudimos comprender, al hablarse en tagalo. No obstante, creímos adivinar que los hombres alababan la generosidad del novio, mientras las mujeres denostaban su mezquindad, por haber arrojado en el vaso una moneda de dos cuartos solamente.

Regresamos a nuestro paseo, mientras un indio entrado en edad, que chapurreaba nuestro idioma, nos explicaba que, al día siguiente, la pareja se uniría en riguroso matrimonio en la santa iglesia del pueblo. La madrina debía ocuparse en adornar a la novia con cuantas alhajas pudiera tomar, prestadas de amigas y familiares, mientras el padrino lleva a cabo parecida maniobra con el novio. De esta forma y liberados de la ceremonia, continuamos nuestro recorrido por tan singular y llamativo pueblo, un claro ejemplo de la vida nativa filipina. Contemplábamos las modestas edificaciones, en las que siempre aparecía alguna mujer en la puerta, que deseaba rendirnos homenaje u ofrecernos comida y bebida.

Gozamos de una nueva experiencia, al comprobar la profunda afición de los nativos por las peleas de gallos. Entramos con decisión en una gallera, donde se acababa de rematar uno de los lances. Pudimos comprobar la arena del piso cuajada de plumas y con charcos de sangre humeante. Por su parte, los dueños de los gallos vencedores se repartían las ganancias de las apuestas, mientras los perdedores abandonaban el edificio con tristeza en el rostro y el animal muerto en brazos. Intenté saber si tal afición había sido una herencia de costumbre española, lo que se me negó en redondo. El indio viejo me expuso que se vivían tales experiencias desde muchos años antes a la llegada de nuestros hombres. Puse tal afirmación en cuarentena, porque era consciente de que tal actividad, aunque prohibida en los últimos años, se llevaba a cabo con encendida pasión en pueblos extremeños y andaluces.

Nos llamó la atención comprobar, que en la puerta de cada vivienda se observaba la presencia de mujeres indias, golpeando de forma acompasada y entre cantos el grano de palay **[66]**, dentro de un mortero de madera de proporciones gigantescas. Los mazos,

también de elevada dimensión, presentaban la figura de dos conos unidos por su vértice. Estos extraños morteros se denominan en idioma tagalo como *lusong*. Por esta razón, cuando los primeros españoles arribaron en conquista a aquella tierra, preguntaron a los nativos por el nombre de la isla, mientras molían el palay. Los indios respondieron a sus preguntas con la palabra *lusong*, creyendo que les requerían por el nombre del mortero. Por tal razón y sin dudarlo, aquellos españoles pasaron a los escritos, que el nombre de la isla principal del archipiélago, en su idioma nativo, era el de *Lusong*. Y con el paso de los años, tal término acabó convirtiéndose en el de Luzón, con el que denominamos hoy en día a la ínsula de mayor importancia en el archipiélago.

Nos agradó sobremanera conocer con cierto detalle el pueblo de Morong y las costumbres ancestrales del pueblo filipino. Y mucho llamaba mi atención, por encontrarnos bien metidos en la segunda mitad del siglo XIX. Pero aunque las autoridades hablaran a menudo de movimientos independentistas en contra del dominio español, en ningún sitio pudimos comprobar tal actitud. Más bien al contrario, la hospitalidad y querencia de los indios por los españoles se podía comprobar en cada casa, en cada mujer y en cada hombre que se nos acercaba, siempre de forma obsequiosa.

A media visita, llegó Álvaro hasta nosotros y pudo exponernos noticias del joven malherido.

—¿Qué tal ha corrido todo con el joven? —Pregunté sin perder un segundo.

—Dejadme respirar, por favor, que me he dado una buena caminata, mientras os buscaba por el pueblo —Álvaro exageraba su respiración agitada—. Bueno, el indio se mantiene todavía en la mesa de intervenciones, un tablero un tanto destartalado que, en mi opinión, se estrena en el día de hoy. Pero no aparece personal medianamente competente en ese hospitalillo, porque el sanitario enfermero posee pocos conocimientos. Menos mal que ha sido capaz de sacar los instrumentos de cirugía, perfectamente embalados en cajas y estuches, sin utilización previa. Nuestro galeno ha tomado el mando con decisión. Para empezar, le ha ofrecido a Pepillo un buen trago de láudano. Y como el joven se negara en redondo, como si temiera ser envenenado, ha debido elevar la voz y metérselo por gorguera a la fuerza. Ha conseguido

adormilarlo. Pero al comenzar a cortar y rectificar los huesos, ha elevado gritos, por lo que le ha suministrado una nueva y generosa dosis. Reconozco que casi pierdo el conocimiento, al observar la sangría. Tanto así, que nuestro cirujano me ha pedido que abandonara el hospitalillo, porque mi presencia no le aportaba ayuda alguna.

—Siempre huiste de la sangre, amigo mío —dije en media chanza, aunque se tratara de una verdad inapelable.

—Eso no es cierto —protestaba en falsete—. He transportado a ese Paquillo en mis brazos, sangrando como un cochino, y mi uniforme ha quedado como si acabara de rematar una campaña de guerra. Pero, bueno, ahora todo queda en las manos de Dios.

—De Dios y de Luis Gutiérrez —atajó Joaquín Garralda con ironía.

—Puedo deciros que mucho admiro a nuestro segundo galeno —declaraba Álvaro con sinceridad—. Ha embridado el toro por los cuernos con una admirable decisión, y era todo un espectáculo comprobar su maestría con los escalpelos y juego de manos.

—¿Cuál es el pronóstico? —Preguntó el teniente de navío Pardo, ahora con seriedad.

—Todo depende de las horas y días posteriores, señor. Si no aparecen humores malignos e infecciosos, podría llegar a salvar la pierna. Sin embargo, si se tuerce la vara en media pulgada, sería necesario amputar el miembro dañado. Por desgracia, no sabemos quién sería el encargado de tal intervención, llegado el caso. Luis Gutiérrez se ha ofrecido voluntario una vez más, aunque entiende que el joven debería ser trasladado a Manila cuánto antes. En fin, espero que nuestro galeno se una al grupo en dos o tres horas.

Comprendimos que el paseo por Morong llegaba a su término. Y como de nuevo las tripas chascaban a hueco, mucho nos alegró dirigirnos a la vivienda del comandante del distrito, donde ya nos esperaban para hincar el diente a un potaje seco, que así lo llamaban, con carne de cerdo y cordero, parecido por fuera al cochifrito extremeño. Pero se trataba solamente de un ligero aperitivo, antes de atacar un pavo de muslos enrollados. Y para nuestra sorpresa, allí coincidimos con los cuatro españoles que vivían normalmente en el poblado, dedicados al comercio o la agricultura. La única nota un tanto amarga fue comprobar la

costumbre filipina, de desplumar y pelar a las aves de todo tipo aún vivas. Y comprobamos el pavo seleccionado, despojado a la brava de todo su plumaje, antes de ser sacrificado y entrar en la perola. Según aseguraban los nativos, como la esposa del comandante, de esa bárbara forma el animal se hacía más apetitoso. Cuando ya pensábamos atacar un sueño que mucho necesitábamos, comprobamos el último homenaje en nuestro honor, al recibir una serenata llevada a cabo por los músicos del pueblo en numeroso grupo. No puedo decir que la música presentara rastros de mínima coordinación, porque cada músico bailaba por su parte sin control del director de la banda.

Todavía nos encontrábamos cerrados en tinieblas, cuando se nos avisó de que debíamos abandonar Morong. Y bien sabe Dios que ya renegaba en tintos con aquellas nocturnadas que nos abrían en canal. Sin embargo y como aseguraba el Intendente, debíamos embarcar y aproar a la punta de Jala-Jala, para alcanzar con las primeras luces el poblado de Santa Cruz, lugar situado en la tercera ensenada y que, como celestial visión, ofrece una extraordinaria cascada a pocos metros del pueblo. No obstante y como el sueño nos devoraba, nos acomodamos en la panga para disfrutar de un par de horas de fantasía mental.

Debo aquí señalar que nuestra embarcación, aunque se denominara falúa de carabineros, era de la clase que los nativos denominan como pangas. Su casco, de alargada eslora, se formaba de una sola pieza, un tronco gigantesco de especial belleza, tallado a mano con adornos especiales de la vida tagala. Para distinguirla de otras más mediocres, a esta se le añadía en tingladillo una tabla de regala postiza, así como una carroza de generosa dimensión, que empleamos como improvisada cámara. Se aparejaba con dos palos, así como de dobles balancines, que allí llamaban batangas, con lo que se equilibraba la fuerza del viento sobre el escaso trapo, y se procuraba una estabilidad un tanto precaria, dada la escasa manga en comparación con su eslora.

Parecía que habíamos dormido una larga y plácida noche, cuando despertamos a causa de las grandes cabezadas que la embarcación sufría, así como las olas que rompían con fuerza en su casco. Una vez fuera de la camareta, comprobamos que la panga se defendía de las aguas furiosas, azotadas por un viento norte de

especial dureza. Aunque parezca narración de terror, nos encontrábamos en la laguna de Bay, capeando un temporal en toda regla, a bordo de aquella embarcación que parecía descomponerse en trozos a cada nuevo embate de las aguas. Aunque los indios de la tripulación se habían colocado en los extremos de las batangas de babor, para colaborar en la estabilidad de la falsa falúa, en verdad que la situación se hacía crítica por momentos. Y no crean que les exagero ni media mota porque, pocos minutos después, las cañas que formaban las batangas crujían a muerte, hasta acabar por partirse en tres o cuatro partes, sin nuevo aviso y con ruidos de extremo dolor. Parecía que la suerte estaba largada en nuestra contra sin remedio. Menos mal que el patrón, un indio viejo y pequeño, pero con gran experiencia marinera a la espalda, había arribado al copo en el primer momento de sufrir los embates. De esta forma, ahora podíamos navegar hacia nuestro objetivo en plena empopada, con lo que las batangas de equilibrio, o los restos de las mismas, apenas entraban en acción.

En aquellos momentos, Álvaro me comentó que debían ser ciertas las macabras historias que nos habían narrado algunos indios, sobre las desgracias ocurridas a menudo en las embarcaciones que surcaban las aguas de la bahía. Unas desventuras que, con estúpida altivez, no habíamos creído. Nos alegramos a fondo por no aumentar el número de náufragos, situación en la que estuvimos muy cercanos. Y habría sido triste que, tras haber recorrido tantos mares con temporales de barbas abiertas, y atravesado restingas de las que abren buques en canal, fuéramos a rendir nuestros días de mar en una laguna de agua dulce. Comprendí entonces la falsa definición de *marinero de agua dulce*, porque puede haberlos en cantidad, sin envidiar la maestría de los de agua salada.

Creo que todos a bordo de la panga pensábamos en lo absurdo de aquella navegación, trazada en embarcación tan frágil. Porque en el más simple chinchorro de nuestro buque, habríamos reído a batientes ante el furor de la laguna. De esta forma, desistimos de visitar Santa Cruz con cierto detalle, y ahora sin peligro conseguimos ganar el pueblo de Bay. Allí debimos aguardar durante dos interminables días, en los que el aburrimiento nos comía por los pies. Y como seguía sin caer la nortada en la laguna, el teniente de

navío Pardo decidió atravesarla en un *casco*, desechando una posible reparación de fortuna en la panga.

Debo aquí explicar que el *casco* es la embarcación más especial, de cuantas se pueden observar en las costas filipinas. Se trata de un cajón de voluminoso trazado y fondo plano como batea, formado por medio de tablones trabados con grampas de hierro. Por desgracia, carece de cuadernas y de cualquier tipo de ligadura. A pesar de tales detalles, arbolaba dos grandes palos sin sujeción medianamente firme. En ellos largaban dos velas cuadras, fabricadas con tejido de palma, por las que se vaciaba el viento como pudiera hacerlo por una criba de cuello ancho. Nos parecía mentira, que con estas embarcaciones se emprendieran navegaciones, incluso por fuera de la bahía. Pero era de reconocer que navegaban con mejores condiciones que los botes. No obstante, puedo jurar que no se trataba de maniobra sencilla, la de conducir aquellas destartaladas cajoneras. Porque los indios de su dotación debían perchar de continuo por medio de unas cañas gruesas y largas, con un hierro en la punta, a las que llamaban *tiquín*. Introducían el artefacto en el agua, y por medio de una bola de madera en el extremo, que apoyaban a fuerza en el hombro, arreaban aguas avante. Es necesario aquí declarar, que si los indios son flojos de manos para los trabajos en tierra, bien saben los dioses que, en la mar, son incansables y duros, capaces de bogar si es necesario durante tres días sin apenas descansar, al punto de comer y dormir con el remo en la mano.

De nuevo con posibilidades de proseguir nuestra aventura, que así puedo calificarla sin error, en uno de esos cascos, con bastantes años de vida en sus tablones y cuyas características he expuesto, nos embarcamos en el pantalán medio destartalado de Bay. Una vez atravesado el río, la embarcación largó sus dos velas cuadras, con más remiendos que las calzas de un pastor, para aprovechar el viento fresco que todavía reinaba en la laguna. Por fin y como si se tratara de un milagro santero ofrecido por los dioses en nuestro beneficio, en pocas horas arribábamos a Pasig. Tras una nueva y discutida decisión, nos embarcamos en una ligera banca, en la que nos dejamos rodar corriente a favor, hasta alcanzar el embarcadero sur de Manila. De esta forma, dimos por finalizada nuestra extraordinaria excursión, en la que de todo sufrimos o gozamos,

aunque fuera una experiencia digna de recordar durante toda la vida. Se trataba de una increíble navegación por río y laguna, y pocos creerían que en esas aguas nos habíamos encontrado cerca de la muerte. Habría sido, desde luego, un cómico remate a una vida de mar.

8. Despedida de Manila

Con extremo placer nos reintegramos a la vida de a bordo en la fragata *Numancia*, esa dulce rutina que tanto llegamos a añorar en momentos de tensión. Y por todos los cristos amparados, que nos pareció el barco más grande del mundo, tras las experiencias sufridas con las precarias embarcaciones en la laguna de Bay. No obstante, reconozco que también había gozado mucho con las excursiones llevadas a cabo, que nos permitieron aumentar el conocimiento de la vida filipina auténtica y de sus pobladores, así como admirar paisajes y accidentes geográficos desconocidos. Como ingrato recuerdo, solamente nos quedaban a la vista algunas ronchas rojizas en la piel, producto de los ataques de aquellos malditos insectos, que deseaban tragar nuestra sangre hasta la última gota.

Como nos encontrábamos en los últimos días de aquel año de 1866, de acuerdo con el comandante comenzamos a preparar el buque para disfrutar de la Navidad, aunque nos encontráramos tan lejos de casa. En primer lugar, se trataba de engalanarlo con los elementos que podíamos fabricar a mano, tarea en la que mucho destacaron los alféreces de navío Silva y Armero, verdaderos artistas con el papel y la gacheta. Sin embargo, cuando ya pensábamos en la adquisición de viandas nobles para las cenas de Nochebuena y Nochevieja, nos llegó la invitación del Gobernador a una cena y baile en su residencia para el último día del año. Lo agradecí por mi parte, porque habían pasado bastantes semanas desde el último sarao al que habíamos asistido.

Otra noticia vino a engalanar nuestros corazones por aquellos días, y ahora de forma incomparable. Porque por fin, a mediados del postrero mes, se recibía la orden del Gobierno para que la *Numancia* regresara a España el día 19 del próximo mes de enero, ya metidos en el nuevo año del Señor de 1867. Se entristecían algunos, que habían enganchado sus corazones con españolas residentes en la isla, aunque en general mucho más crecía la

esplendorosa esperanza de regresar a la querida patria, tras una campaña que ya se alargaba en trecho casi infinito. Para Álvaro suponía una verdadera pena, por el hecho de no llegar a visitar puertos de la China y el Japón, una oportunidad única de conocer aquellas civilizaciones tan separadas de las nuestras. Y concordaba con él en parte, aunque más me atraía el hecho de pensar en encontrarme de nuevo con Margarita y la familia.

Dos días después de haber recibido la tan esperada noticia, reunió el comandante nueva Junta de Oficiales en nuestra cámara. Fiel a su costumbre, deseaba comunicarnos los planes embastados con el segundo y oficial de derrota, para llevar a cabo el resto de nuestra interminable travesía. Se le veía feliz, posiblemente por encarar la última parte de la circunnavegación sin problemas de peso a la vista. De esa forma, con talante risueño y voz de triunfo comenzó a dirigirse a nosotros.

—Muy bien, señores oficiales, ya saben que debemos encarar un trecho más de nuestra misión, posiblemente el definitivo. El próximo 19 de enero, siguiendo las instrucciones recibidas del Gobierno, levaremos las anclas para abandonar estas benditas islas. En un principio, y como es habitual en los buques con propulsión a vapor, pensaba que nos dirigiéramos a montar el cabo de Buena Esperanza, aproando de entrada a Singapur y, por el estrecho de Malaca, hasta Ceylán. Desde aquí, proa libre hasta alcanzar la costa africana en Puerto Natal[67] por el canal de Mozambique o por fuera, costeando la isla de Madagascar. Previamente, habríamos tocado en Tomatave[68], donde, según indican nuestros informes, se dispone de excelente carbón. Sin embargo, sopesando un conjunto de datos de cierta importancia, he decidido que tomemos la antigua derrota de los buques a vela. Es de tener en cuenta, la buena estación anual de vientos y mar que se disfrutan en esa zona, por lo que, desde Manila, aproaremos directamente para tomar el estrecho de la Sonda, que separa las islas de Java y Sumatra. Desembocaremos en el Océano Índico, como ahora se denomina, lo que portugueses y españoles llamaron durante siglos como Mar de las Indias. Una vez en ese gran océano, navegaremos por latitudes comprendidas entre los diez y doce grados, donde deberemos recibir a favor las brisas del sudeste, si los caprichos de la gran señora no disponen lo contrario. En tales circunstancias, nuestro

buque podrá navegar con el soplo abierto en nueve o diez cuartas, la posición más favorable para la *Numancia* a vela. Por favor, señores, pregunten si se les aparece alguna duda, porque declaro esta junta como informal y observo perplejidad en algunos de sus rostros.

No esperó un segundo más el teniente de navío Celestino Lahera, para elevar su primera duda.

—En ese caso, señor comandante, haremos proa sin escalas desde Manila al cabo de Buena Esperanza.

—Nada de eso, Celestino. Se trata de demasiadas millas a cubrir, y no debemos sufrir una alargada navegación como desde Callao a Otahiti, si es posible evitarlo. Una vez en el Índico, no pisaremos más tierra que la de Java, que no es moscarda de alas cortas. Deben alegrarse porque se trata de la isla más floreciente de todos los archipiélagos de Asia. Además, de esa forma podremos visitar la célebre ciudad de Batavia, capital de las islas neerlandesas. Se trata, sin duda, de localidad superior a todas las demás ciudades, que los europeos han levantado en sus colonias del extremo asiático.

Pareció dudar el comandante durante unos segundos, como si estimara conveniente ofrecer un nuevo dato de interés.

—Comprendo, señores oficiales, que muchos de ustedes habrían recibido con inmensa alegría la noticia de visitar puertos de la China o el Japón, que se encuentran a tan escasa distancia de Manila. Además, habría sido posible mostrar nuestro pabellón por esas aguas, en buque tan dignamente representado como la *Numancia*. Pero debo ser sincero, aunque les pido la necesaria discreción. Las razones que les he expuesto para dirigirnos hacia el estrecho de la Sonda son ciertas, sin duda, aunque deje en sobre cerrado alguna información, diríamos que por pudor institucional. Porque en la decisión a tomar ha pesado mucho, de forma casi definitiva, la escasez de fondos que el Gobierno pone a nuestra disposición. Porque así lo solicité en su momento, para que pudiéramos enseñorearnos en esos puertos como es debido a nuestra historia. Pero la negativa ha sido redonda. Parece mentira, y ahora se trata de un comentario personal cerrado, que no se aperciban de que es en China y Japón, precisamente, donde más se empeñan en la actualidad las potencias europeas y americanas, pensando en elevar su potencia económica y colonial. Perdimos la

ocasión cuando actuamos hermanados con los franceses en la Cochinchina, pero, por desgracia, las instrucciones de nuestro Gobierno denegaban cualquier ganancia territorial en ese territorio, como si se tratara de nefando pecado. Un absurdo suicidio, así puedo designarlo. De esa forma, pusimos hombres y buques, vidas humanas y generosos gastos en armamento, pero la tarta se la llevó Francia en los dientes al copo, sin una triste migaja para nosotros.

Se detuvo el comandante, como si creyera haber sobrepasado los límites.

—Bueno, no es hora de lamentos, y menos de orden político. Pero deben tener en cuenta un dato importante. Desde Manila hasta el estrecho de la Sonda navegaremos por una zona del mar de la China que, como norma habitual, suele encontrarse infectada por piratas chinos. A lo largo de los siglos, han asolado gran cantidad de buques occidentales. Y todavía hoy lo llevan a cabo, o lo intentan al menos, al punto de que es preocupación de las Marinas europeas, mantenerse muy atentos a ese peligro. Es más habitual que los chinos, con sus seculares champanes, ataquen a buques mercantes e incluso a los de guerra de escaso porte. Pero con sinceridad, no creo que, a la vista de esta fragata, con sus poderosos blindajes y generosa portería[69], sueñen con hincarle el diente. No obstante, en esos días aumentaremos la vigilancia como es debido, incluso manteniendo de continuo parte de la batería de barlovento alistada. Y regresando a nuestra travesía, una vez montemos el cabo de Buena Esperanza, y tras carbonear en El Cabo, nos dirigiremos con el ánimo en alza hacia nuestra patria. Debo aquí señalar, para los que por primera vez atraviesen el cono sur africano, que siempre se escucha esa frase de *montar el cabo de Buena Esperanza*. Sin embargo, en puro rigor geográfico deberíamos decir *montar el cabo de las Agujas*, a escasas millas del anterior, pero de latitud superior. Y creo que esto es todo de momento. ¿Se les aparece alguna duda?

—Si me lo permite, señor comandante —entraba Álvaro para mi sorpresa—, ¿esos champanes chinos siguen siendo de madera y con velas de paja?

—El champán es un buque propio de la China, e incluso del Japón, aunque en menor medida. Inicialmente se empleaban únicamente para las artes de pesca, aunque con el paso de los años y aumentos en su porte, también pasaron a ser utilizados como

transportes. Se construyen con una eslora muy generosa en comparación a la manga, y con mucho arrufo[70]. Suelen arbolar dos o tres palos, con velas de estera arboladas al tercio. El palo de proa presenta una fuerte inclinación avante. La vela mayor es de enormes dimensiones, mientras la mesana es muy pequeña y se emplea especialmente como apoyo para las maniobras. El buque se compone de cuatro, seis u ocho cajones, perfectamente grapados entre sí y muy bien calafateados en doble cuchara. De esta forma, aunque alguno de los cajones se deshaga por varada o impactos de cañón, la dotación puede salvarse en el resto. Antiguamente, navegaban casi en exclusiva por ríos, aunque fueron ampliando su zona de actuación a las costas e incluso a mares de altura. Ha sido muy habitual que los piratas chinos atacaran buques o puertos filipinos. Y posteriormente, se dieron a la más pura piratería contra todo lo que pudiera reportarles algún beneficio. En un principio y durante siglos, empleaban únicamente la propulsión en base a su aparejo, y así continúan en elevado número, aunque hace años que, en algunas de esas unidades, se instalaran plantas de vapor. En principio, suelen ser buques dedicados al comercio. Sin embargo, los que se emplean en el saqueo disponen de artillería y un elevado número de hombres, armados con fusiles y chuzos de abordaje. Cuando de alférez de navío navegaba por esas aguas en misión de vigilancia, los vi maniobrar e incluso actuar, cuando intentaron mordernos por derecho. Les aseguro que siempre los temeré, ante la simple visión de sus rostros asesinos. Como les decía, los he visto operar muy de cerca y te impresionan. Se trata de hombres decididos, bragados, inhumanos en muchas ocasiones y muy insistentes, capaces de perseguir durante días y semanas una posible presa sin ceder una cuarta, aunque sea por conseguir una sencilla moneda de plata. Y es importante tener en cuenta que, en ocasiones, entran en caza como manada de lobos, con dos, tres y hasta cuatro unidades, y aun con la ventaja de la propulsión no es fácil evitar sus ataques. Pero ya les he hablado al principio, que a la vista de la potencia de la *Numancia*, no creo que intenten mover un solo dedo.

—En ese caso, señor —insistía Álvaro—, para esta ocasión, la suerte está largada a nuestra banda sin posible retorno.

—Mire, Silva, la suerte en la mar es una ramera cortesana, que

cambia sus amores al día y la hora. No se puede ceder ni media onza en adelantar el pecho. Espero que me comprenda. ¿Alguna otra pregunta?

—Supongo, señor, que podremos hacer víveres en cantidad y calidad para evitar el mal escorbútico —hablaba con seriedad el primer cirujano, don Fernando Oliva—. En los asentadores de Manila podemos adquirir víveres de salud, aunque con precios muy elevados. Lo digo por si el estado de nuestros fondos…

—En cuanto a la necesaria adquisición de víveres saludables, que impidan o dificulten al máximo la aparición del maldito escorbuto, ya sabe nuestro oficial primero de Administración, don Gerónimo Manchón, que tiene mano libre. Lo hablé con el Comandante General del Arsenal de Cavite y me dijo que, en caso necesario, le cargue el monto total de dichos elementos a su listado. Rellenaremos a tope de carbón y víveres, sin escatimar cantidad o calidad. ¿Ninguna duda más?

Como nadie largó palabra alguna, se disolvió la Junta con rapidez. Y no sé por qué, me quedó en el pecho un regusto amargo. Bien sabe Dios, que deseaba alcanzar la Península con ansia infinita. Sin embargo, quién sabe si aquella sería la única oportunidad en mi carrera de visitar puertos chinos y japoneses. Lo mismo sentía Álvaro, que descargó sus penas sobre mí. De forma muy especial, pensaba en las jóvenes japonesas, muy afamadas por su belleza, gracia y desinhibidas costumbres en todas las Marinas del mundo.

Festejamos la Nochebuena y el día de la Natividad de Nuestro Señor con excelente humor. Después de todo, el dato que prevalecía sobre los demás, era el de acortar la distancia hasta nuestros hogares. Para la ocasión y siguiendo nuestras costumbres españolas, bebimos a fondo y cantamos villancicos, algunos improvisados por el teniente de navío Lahera, que tocaba bien la guitarra y empleaba voz de barítono. Todos a bordo acabamos estragados en demasía, pero aquella añeja festividad bien que lo valía. Recordé que habíamos abandonado Cádiz en febrero de 1865, por lo que se trataba de las segundas fiestas navideñas que encarábamos lejos de los seres queridos.

En la Nochevieja acudimos al palacio del Gobernador con nuestras mejores galas. Y fue de aclamar la mano de los cocineros y las viandas de alta calidad empleadas. También el vino español era

de añadas importantes. Y en el baile, avistamos a las dos mozas que habíamos galanteado en las primeras ocasiones, pero muy amparadas por corto entre las alas de su madre. Por esta razón, dedicamos nuestros esfuerzos en otras direcciones, aunque no encontráramos blancos apetecibles. Con tales derrotas y un poco escaldados en plumas, regresamos a bordo. En nuestra cámara intenté consolar a mi amigo Álvaro por el fracaso sufrido, con media frasca de mi especial aguardiente familiar, cuyas existencias tocaban a su fin.

Nos dedicamos a fondo en la preparación del buque para salir a la mar. Y no se presentó la faena en duro, porque muy poco se habían envejecido pinturas y bronces desde el repaso llevado a cabo en Otahiti. Metidos en estos lances, alcanzamos el día 19 del nuevo año, preparados al ciento para cumplir con las órdenes recibidas. Y como en la mañana fue necesario recorrer de nuevo el cabrestante de proa, el comandante retrasó la salida para las primeras horas de la tarde. La suerte, una vez más, estaba largada sobre el albero, y ya los sueños se adelantaban en nuestros pensamientos.

Levamos las anclas sin novedad a la hora prevista, y abandonamos la maravillosa bahía de Manila con sus islas en prenda. Y así, cara avante, entramos en las aguas del mar de la China, en demanda lejana aproximada del estrecho de la Sonda, sus islas y pasos recomendados. En la siguiente jornada, pudimos comprobar las olas de teatro habituales en esas aguas, que tanto atormentan a los buques pequeños, entre los que podemos citar a nuestros correos ligeros, que cubren de continuo la valija y otros intereses desde Manila a Hong-Kong y regreso. No obstante, poco afectaban aquellos movimientos de la mar a nuestro buque, que ejercía su dominio con elevada magistratura.

Navegábamos de forma alternativa a vapor y a vela, dependiendo de las condiciones reinantes, aunque el monzón del nordeste nos favoreciera para largar el aparejo. El comandante había decidido reconocer Pulo Sapata que, con su elevada altura, se presentaba como perfecta recalada. Una vez avistado y corregida nuestra situación de estima en dos millas, nos dirigimos a pasar entre la Gran Natuna y el grupo de las Natunas del Sur. Y libradas en fortuna, continuamos por el Este de las islas de Tambelan y Espíritu Santo, pasando entre la pequeña isla de la Dirección y la de

Dattoo. Desde ahí navegamos para reconocer la isla Gaspar, cerca del estrecho de su nombre. Por desgracia, toda esa zona que navegábamos, a pesar de haber sido empleada por miles de buques durante siglos, se encontraba poco explorada desde un punto de vista hidrográfico. Por tal razón, se hacía necesario navegar con cien ojos, parando a sondar en ocasiones de duda, e incluso fondeando durante la noche, si la situación no se encontraba bien amparada en claridad. Menos mal que viento y mar se acolchaban a favor, sin ofrecer un mal gesto.

Me veo obligado a señalar, que no todo se apareció en colores dulces durante aquella navegación. En primer lugar y como latigazo en los costillares, al segundo día de nuestra salida de Manila, se aparecieron a bordo dos casos de viruela maligna, uno de los peores y más peligrosos males que pueden sufrir los buques en la mar. Por gracia de los cielos, el cirujano primero, Fernando Oliva, un excelente profesional, como ya había demostrado a lo largo de los muchos meses de penas, pudo certificar el mal con suficiente antelación. Los dos hombres, un cabo de mar y un soldado de la guarnición, fueron convenientemente aislados en la torre de proa. Así nos lo explicaba el comandante en una de aquellas Juntas, más propias de reuniones de trabajo.

—Se trata de una maldita desgracia, la aparición de esa terrible enfermedad entre nuestros hombres. Y además de sentirlo por ellos como seres humanos, también el buque lo sufrirá al arribar a cualquier puerto. Porque la viruela maligna, de acuerdo con las normas sanitarias internacionales, obliga a una completa cuarentena si así se nos requiere, lo que mucho dificultaría nuestra misión. Quiera Dios que no se alargue la lista de infectados, y no suframos una terrible epidemia en toda regla. Les ruego que no hablen mucho sobre la situación, aunque estas noticias corren a bordo como mecha de pólvora. Tuvimos la precaución, gracias a una sabia recomendación del segundo comandante, de trasladar a los enfermos a la torre durante la noche, intentando evitar miradas indiscretas. Por desgracia, ya sabrán que, dos días después, el soldado Efrén, que se encontraba con el mal muy avanzado, perdió la vida. Como pueden suponer, fue inhumado en las aguas durante la noche con extrema rapidez y mano tapada. El cabo de mar Enríquez continua grave, pero parece que la enfermedad se concreta

solamente en su persona, al menos de momento. Y todos debemos elevar rezos a la Santa Patrona, para que así continuemos.

Movía nuestro comandante la cabeza a los lados con extremo pesar, muy tocado en negro por las noticias recibidas. Pero ahora continuaba con el mismo tono de voz, tendido a la baja.

—Pero nunca los males nos llegan en solitario, que la golfería se produce siempre en parejas. La segunda preocupación se nos ha aparecido, al comprobar la malísima calidad del carbón embarcado en el arsenal de Cavite. Una inesperada y muy mala noticia. Las piedras negras son de tan pobre calidad, que con el manejo de los pobres paleadores, con un trabajo más propio de condenados en las calderas del infierno y a quienes tanto debemos agradecer, se deshacen en polvo en una generosa parte. En ocasiones, no hay forma de que llegue a arder en conveniencia, siendo imposible alcanzar la presión de media atmósfera. De esta forma, con cinco calderas encendidas, nuestra velocidad es menor que con tres de ellas en circunstancias normales. Por esa razón, navegamos más tiempo a vapor, intentando gastar el máximo de esa podredumbre. Y quiera Dios que en Batavia encontremos carbón de calidad.

Un tanto entristecidos por las noticias, especialmente el miedo a una posible epidemia de viruela en toda regla, continuamos nuestra navegación. Y sin dudarlo, nos dirigimos a tomar el estrecho de Gaspar, limitado por las islas de Sumatra, Java y Borneo. Se comunica con el mar de China meridional por medio de tres estrechos. Estos pasos se denominan como el de Banca, entre las islas de Sumatra y Banca, el de Gaspar, entre las islas de Banca y Billiton, y por último, el de Karimata, entre Billiton y Borneo. El estrecho de Gaspar, como casi todos en aquellas aguas, se encuentra preñado por multitud de islas e islotes, cuyas tres principales son las de Lepar, Leat y Long. Por consiguiente, se nos ofrecían varios pasos y, por mi parte, dudaba al contemplar la carta. Sin embargo y al tirón de espuelas, el comandante se abrió por tomar el más oriental, llamado como de Stolze. En esta decisión, el oficial de derrota le presentó ligeras objeciones, a causa de los bajos fondos de Long. Por fortuna, nuestro gran señor parecía dominar la navegación por aquellas aguas al punto, con muy pocas dudas en los momentos principales.

Una vez atravesado a escasa velocidad y con máquinas avante el

paso de Stolze, entramos de cara en lo que se suele conocer como mar de Java, delimitado por Borneo, Sumatra y la propia Java. Sin dudarlo, el comandante, manteniendo la máquina con las mejores piedras en uso, ordenó arrumbar por derecho a Batavia. Aunque con este nombre los romanos conocían los actuales Países Bajos, Batavia se hizo famosa por su imparable ascensión en comercio y cultura. En el idioma local se la denominaba como Batavi o Betawi [71]. Se encuentra situada en la costa norte de Java, dispone de una bahía muy protegida y con excelente tenedero, sobre un terreno llano formado por pantanos y colinas. Como les decía, pronto se constituyó como la gran capital de las Indias Orientales Neerlandesas, donde se convirtió en el centro de la red comercial de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, en Asia.

En la tarde del 30 de enero, dimos fondo con dos anclas en la extensa rada, que queda abierta completamente hacia el Norte. Desde Manila habíamos recorrido 600 leguas en once días. Y teniendo en cuenta la mala calidad del carbón, y que debimos fondear durante tres noches, no resultaba una media descorazonadora, más bien al contrario. Claro que el viento favorable había jugado a nuestro favor en un elevado porcentaje de tiempo. Y mucho nos sorprendió el hecho de que, media hora después de nuestro fondeo, llegara a nuestro bordo un oficial holandés para cumplimentar en regla al comandante, y ofrecer las facilidades habituales en esos casos. Una vez reconocidos los buques presentes en la bahía, la *Numancia* saludó al cañón a la plaza y, en particular, al contralmirante Van den Toorn, que izaba su insignia en la fragata de vela *Amsterdam*. Por su parte y siguiendo las indicaciones del comandante, el cirujano bajó a tierra para hablar con las autoridades sanitarias del puerto, que decidieron incomunicarnos durante dos días solamente, noticia que nos colmó de alegría porque esperábamos algo peor. Por fin, tras un minucioso reconocimiento de los cirujanos holandeses, el enfermo que manteníamos en la torre fue trasladado con infinitas precauciones al hospital militar de Batavia. De esta forma, una vez pasada la ligera cuarentena, pudimos respirar a fondo y con entera felicidad.

Desde el primer momento, la preocupación del comandante fue encontrar carbón en cantidad y calidad suficientes. Porque el siguiente trayecto se extendería, si se presentaba como posible,

hasta montar el cabo de Buena Esperanza. Pero no se abrió como tarea sencilla, porque no encontramos las facilidades que esperábamos, de acuerdo con los informes recibidos en Manila. El almirante van den Toorn, aun con buenas palabras y sonrisas entrelazadas, se negaba en redondo a entregarnos una onza del carbón registrado a nombre de su Gobierno, a no ser que se tratara de razón de extrema necesidad. Menos mal que el segundo comandante, tras duras gestiones en tierra, contrató con una compañía de vapores 500 toneladas de carbón inglés, procedente de Australia. Sin embargo, el precio de cada tonelada puesta a bordo se elevaba a 32 florines y 75 céntimos, una cantidad muy elevada que no hubo más remedio que aceptar. Pero no solamente el carbón, sino que cualquier pertrecho, víveres o artículos de primera necesidad costaban un sentido, como promedio unas tres veces superior a efectos similares adquiridos en Manila. Debo también mencionar, que al no disponer de cónsul español en Batavia, fue necesario recurrir al cónsul general de Francia, M. Codriká, que nos prestó un inestimable y eficaz auxilio, y a quien de corazón se lo agradecimos.

El comandante estaba decidido, a que sus oficiales conocieran Batavia a fondo y sin dejar monumento al aire. Para ello y siguiendo un largo canal, desembarcamos en la parte de la ciudad que llamaban como *Batavia la Vieja*. Como años atrás, la capital había sido conocida como la más insalubre de las ciudades coloniales, los gobernadores generales se vieron obligados a trasladar los centros y edificios más importantes hacia el interior. Además de los inmuebles oficiales, todos los comerciantes y personajes adinerados siguieron el ejemplo, hasta formar una nueva ciudad. Sin embargo, la vida comercial continuaba en la parte vieja que, poco a poco, fue mejorando su habitabilidad, tras desecar algunos canales encenagados y pantanos.

La vista que ofrecía la moderna Batavia nos agradó en muy alto grado. Observamos casas de un solo piso, muy elegantes, normalmente enclavadas entre generosos jardines, defendidas al tiempo por tamarindos y palmeras. Además, anchos canales y brazos menores, desprendidos del río Tjiliwong, cruzaban la ciudad en sus principales direcciones. Al mismo tiempo, árboles de cepa y gran altura, prendidos por milímetros en sus orillas, ofrecían una

agradable sombra a las aguas, e impedían el daño que la reverberación de la luz solar produce en la vista.

El sitio más espacioso de la ciudad quedaba formado en la plaza de Waterloo, donde se levanta el llamado como palacio real, sede de la Gobernación, y a sus costados los pabellones de los oficiales de la guarnición. En el centro de la plaza se alzaba una sencilla columna, erigida en memoria a los soldados que perdieron la vida en servicio de la patria en 1814. La columna se remataba con un león, que entre sus garras sujetaba la bola del mundo. Y respecto a este león, nos contaron una anécdota digna de mención. Cuando la expedición de los aliados a China en 1860, el navío francés *Calvados* fondeaba en la rada. Mientras efectuaba relleno de víveres y carbón, oficiales y sargentos bajaban a tierra. Un grupo de ellos, en animada confraternización con compañeros holandeses, y una vez ingeridos los frutos de Baco en suficiente cantidad, llegaron a la plaza de Waterloo. Un neerlandés, apoyado en la columna, preguntó con escasa cortesía a un camarada francés:

—¿Qué os parece nuestro león de Waterloo?

—¿Cómo ha dicho? —Contestó con rapidez el oficial francés aludido—. ¿Un león? Pues créame si le digo, que más se parece a un perrillo, que hace rodar un queso holandés duro con la pata.

Aparte de esta anécdota, escasamente chistosa a nuestro parecer, que nos narró entre risas el cónsul francés, visitamos la capital a fondo. De forma especial, tomamos buena nota de algunos establecimientos científicos, como el observatorio meteorológico, el depósito hidrográfico, donde adquirimos algunas cartas y derroteros, así como el jardín zoológico, donde se exhibían panteras negras y tigres de Java. Pero por encima de cualquier otra consideración, nos llamaba la atención la decencia, belleza y comodidad de sus hoteles, cualidad que tanto se echa en falta en Manila.

Como aspecto bastante negativo, muy habitual en las colonias holandesas, quedaba a la vista lo poco que el poder colonial hace en favor del pueblo nativo, salvo expoliarlo en lo posible. Consiguieron un fabuloso monopolio con el cultivo de toda clase de especias. Baste decir, que el Gobierno holandés obtenía de sus colonias asiáticas una renta de cuarenta millones de florines al año. Pero ya se conoce en el mundo entero la explotación, a veces inhumana,

que se lleva a cabo en las colonias holandesas, cuyos nacionales jamás llegan a mezclarse con la población nativa. Y muy cerca le andaban los británicos, una colonización tan alejada de la española, aunque a muchos cueste reconocerlo.

Es muy conocido que, como norma obligada, todos los extranjeros, durante sus escalas a Batavia, visiten al príncipe javanés Raden Saleh. Y en esa encomienda nos favoreció una vez más el auxilio del cónsul francés, al conseguirnos una audiencia privada en escaso tiempo. A su cualidad de príncipe, Raden Saleh unía el mérito de su calidad como artista, hasta ser nombrado pintor de cámara de S.M. el rey de Holanda. Sus obras eran muy conocidas y codiciadas en toda Europa. Cuando lo visitamos en su palacio, pudimos observar un cuadro que remataba en aquellos días, un paisaje del interior de Java, de extraordinaria belleza.

Raden Saleh había sido educado a fondo en Europa por el gobierno holandés, desde la edad de los siete años. Y durante sus veinte años de permanencia en el continente, alternó su instrucción en las mejores instituciones de Alemania, Inglaterra y Francia. Pero París fue, sin duda, su gran pasión, desde el primer momento que pisó la capital francesa. Allí hizo buena amistad con Eugenio Sue, a quien inspiró su famoso príncipe Djalma para la obra del Judío Errante. Y la gran fama que adquirió esta obra, acrecentó en muchos enteros la del príncipe javanés. Se codeó con los mejores escritores y artistas franceses, que influyeron mucho en su formación. Por fin, en 1852 regresó a Java, decidiendo establecerse en Batavia, donde dirigió personalmente la construcción del magnífico palacio de estilo gótico, que hizo levantar y en donde conseguimos la audiencia para visitarlo. Como nota especial, debo señalar, que en la construcción solamente permitió el empleo de operarios indígenas, en contra de las recomendaciones recibidas del gobernador holandés.

Como he mencionado, se nos presentó la suerte por troneras, al recibir permiso en escaso tiempo para visitar al príncipe en audiencia privada. Con modales finos y extrema cortesía, nos mostró hasta el último rincón de su palacio, donde se percibía con claridad una fuerte influencia francesa. Pudimos comprobar que, a la edad de cincuenta años, se nos presentaba como un hombre bajo de estatura, feo de solemnidad, pero de un fuerte atractivo personal,

dada su simpatía, con una risa franca y sonora. Apareció ante nosotros, tras algunos minutos de recibo, vestido con una saya de seda y un pañuelo negro a la cabeza, mientras calzaba babuchas bordadas en oro.

Como de costumbre, el cónsul de Francia nos comentó un buen número de anécdotas famosas del príncipe. De forma especial, le gustaba la acaecida en su presencia, al ofrecer en su honor una cena de gala, en el Consulado General de Francia. Por un imperdonable error, se le sirvió un plato de jamón cocinado con miel y mostaza. Con elegancia, fue rehusado por Raden Saleh. La señora del cónsul británico, sentada a su izquierda, comentó con escasa diplomacia:

—¡Singular y extraña religión la vuestra, estimado príncipe, que os prohíbe el cerdo! ¿Podríais explicarme la razón?

—Por supuesto, señora. Dios Todopoderoso dio a elegir a los hombres entre la mujer y el cerdo. Como los cristianos pedían ambas cosas a un tiempo, el Altísimo les concedió el cerdo y una sola mujer. Por el contrario, los musulmanes no lo dudaron un momento, y prefirieron las mujeres en elevado número. Por esa razón, tenemos muchas.

En la charla que mantuvimos con el príncipe en su salón privado, nos manifestó su pesar por no haber podido visitar España durante sus años de estancia en Europa, a pesar de haber programado el viaje en varias ocasiones. No obstante, conocía muchas de nuestras costumbres, que nos relató con detalle. Quedamos encantados al demostrarnos su especial afabilidad y simpatía. Y mucho sentimos que no pudiera, por falta de fechas oportunas, visitar nuestra fragata y, de esa forma, devolverle en parte sus muchas atenciones. Precisamente cuando nos despedíamos, el príncipe nos recomendó visitar el Museo de Objetos de Oceanía, con el que él, personalmente, había colaborado y entregado buenas piezas.

Razón le sobraba al príncipe, al recomendarnos la visita al citado museo. Porque, sin duda, se trataba del centro cultural más extraordinario que se puede encontrar en la ciudad. Allí comprobamos una excepcional e incomparable exposición de armas de todo tipo, instrumentos de música y algunas antigüedades javanesas de especial mérito. Aunque también en nuestras islas Filipinas disponíamos de exposiciones con armamento antiguo,

especialmente de Mindanao y Joló, aquel museo holandés superaba cualquier colección conocida, de forma especial en cuanto a sables, espadas, cris, campilanes, dagas de honor y otras muchas armas blancas dignas de mención.

De esta forma, dimos por finalizada nuestra excursión a Batavia, una capital de gran belleza, que parece surgir como por encanto en las islas neerlandesas. Como decía Álvaro, solamente nos había faltado conocer el encanto de las nativas, que se aparecían de lejos con especial belleza. Por mi parte, pensaba que cuadrábamos muescas en continuo, y ya se nos aparecía de nuevo la mar por la proa.

9. El Océano Índico

A mediados del mes de febrero, el comandante reunió nueva Junta de Oficiales en nuestra cámara, para comunicarnos que había decidido abandonar de forma definitiva la bahía de Batavia, en la mañana del martes 19. Y a tal efecto, llevaría a cabo las obligadas despedidas oficiales a las autoridades civiles y militares holandesas en la jornada anterior, sin olvidar la que giraría al cónsul general de Francia, que de forma tan generosa y amable se había conducido con nosotros.

Las principales preocupaciones del gran señor eran la de comprobar la calidad del carbón que, a primera vista, no desentonaba una mota, y que el mal de la viruela no volviera a cebarse entre nuestros hombres. Y esta última inquietud se vislumbraba dolorosa entre nubes, a causa de las noticias ofrecidas al comandante por el primer cirujano. Porque Fernando Oliva sospechaba tal posibilidad, al comprobar que tres o cuatro marineros y grumetes se encontraban con algunos síntomas que, sin embargo, todavía no podían certificar el mal. Y a esta condición nos aferrábamos con fuerza, por la importancia que suponía la contingencia de que una epidemia del terrible mal se apareciera a bordo. El comandante también nos expuso otras necesidades para la salida definitiva.

—En la mañana del día 19, izaremos el engalanado general para ofrecer los honores de saludo, como corresponde en rigor al ceremonial marítimo. Deben tener en cuenta que, en esa jornada, se conmemora el advenimiento al trono del rey de Holanda, tal y como nos ha comunicado el oficial de enlace. Una vez en el Índico y comprobado el buen quemado del carbón, largaremos el aparejo para ahorrar piedras, porque no preveo volver a carbonear hasta que montemos el cabo de Buena Esperanza y alcancemos la plaza de Ciudad del Cabo. También se merecen un descanso nuestros sufridos fogoneros y paleadores, una actividad poco reconocida en demasiadas ocasiones, que merece el más alto elogio, especialmente

en los segundos. Como saben, bien que se tuvo en cuenta tal condición, al planificar la dotación de esta fragata. A bordo nos corresponden sesenta y treinta de sus clases respectivamente, aunque perdimos un paleador antes de alcanzar la isla de Otahiti, a causa del escorbuto. Estos hombres sufren en ocasiones temperaturas cercanas a los sesenta grados, más de lo que debe soportar cualquier ser humano. Y aunque se concedan relevos cortos y casi permanentes, no pueden dar un pequeño respiro a su trabajo, porque de ellos depende que el buque mantenga la presión necesaria en calderas.

—Se les ha ofrecido rancho extraordinario en dos ocasiones, señor comandante —apuntaba el teniente de navío Lahera, como si se tratara de necesaria excusa.

—Por supuesto, y más que merecen. En verdad que siento verdadera pena, cuando los observo en cubierta, medio desnudos, recién salidos de los quemadores. Entrando ahora en nuestra derrota, es mi intención navegar en principio con rumbos de componente sur, para ganar cuanto antes las zonas en las que soplan las brisas del sudeste. Por desgracia, parece ser que podremos sufrir algún chubasco de orden más pronto que tarde. Y ya lo aventuran estos últimos días de pésimo cariz, con los barómetros tendidos a la baja, en los que no aparece el sol en ningún momento. Sin olvidar que, posteriormente, deberemos evitar en lo posible los meridianos donde se enseñorean los huracanes, malignos efectos que nos pueden desplumar el aparejo de un soplo. Bueno, señores, creo que es todo por hoy, si no se les aparece alguna duda.

Tras unos segundos de grave silencio, remató el comandante.

—Preparen el buque a conciencia para la salida a la mar, y que no aparezca obstáculo alguno. Piensen solamente en que ya quedan menos leguas a proa para cubrir la definitiva derrota hasta Cádiz —ahora nos ofrecía una sonrisa—, plaza cuya simple visión, estoy seguro, planea en muchos de sus cerebros.

Se levantó la junta y, en acuerdo a las órdenes recibidas, entramos en faena. Nos quedaban solamente dos días para la partida, y debíamos rematar el buque en flor de cuño, si era posible. De forma especial y por mi parte, debía comprobar que se envergaban en orden las banderas para el engalanado general, y

que no saltara ninguna liebre negra a la contra en el momento decisivo. Comprobé que uno de mis hombres, había sido dado de baja por el cirujano, razón por la que me temí que se encontrara atacado con la maldita viruela.

Con las primeras horas del día 19, el comandante ordenó levar las anclas, maniobra que se llevó a cabo sin ofensas. Y una vez libres de fondos, arrancamos máquina avante. En ese momento, izamos el engalanado general y, en esta ocasión, saludamos en honores con 21 cañonazos, debido a la especial festividad nacional holandesa del día. La fragata *Amsterdam*, insignia del almirante Van den Toorm, contestó al cañón con el mismo número de salvas. Una vez fuera de la rada de Batavia, cargamos las banderas, para atravesar sin contratiempos el estrecho de la Sonda y, en pocas horas, entrar de lleno en el océano Índico, ese infinito mar que nos recibió con chubascos de agua negra y un viento cascarrón de agujas. Por momentos, el cariz del tiempo se tornaba más sospechoso.

Durante cinco singladuras navegamos con proa firme al Sur, para ganar cuanto antes las esperadas brisas del sudeste. Y fue al cortar la latitud de los diecisiete grados Sur, cuando el viento se hizo favorable y el comandante ordenó apagar las máquinas, para largar el aparejo en tromba. De esta forma y con vientos del sudeste o sur-sudeste, navegamos con un soplo de fuerza medida entre fresco y frescachón, aunque se nos apareciera alguna racha superior, alzada en ocasiones de improviso y con añadido peligro. Como es lógico deducir, habíamos cargado el trapo alto sin dudarlo, y tomado en prevención un rizo a las gavias.

Tan sólo nos quedaba afrontar las zonas de posibles huracanes, por encontrarnos en meridianos y época anual favorable a tales efectos. Por tal razón, entrados en el día 16 del mes de marzo y durante seis largas jornadas, se volvieron a activar las máquinas, para atravesar la zona maligna en el menor tiempo posible, esas aguas que se abren desde la isla de los Cocos hasta la de Borbón, para, desde ahí, tomar pronunciada curvatura y dirigirse hacia las islas de San Pablo y Amsterdam. Por fortuna, no se presentaron los vientos huracanados en ningún momento, aunque en ocasiones creímos llegar a sufrirlos de costadillo. La Santa Patrona acudió de nuevo en nuestro auxilio, pudiendo saludar con un gozoso adiós a

las zonas de posibles males.

Todavía sufrimos un percance, de los que mucho duelen en carnes. Porque cuando abríamos la singladura del día tercero del mes de abril, el marinero preferente Agustín Alcina caía desde el castillo a la superficie. Tal y como nos narraron sus compañeros, se trataba de un exceso de confianza, tan peligroso a bordo con vientos duros. De inmediato y como es maniobra habitual en tales casos, el oficial de guardia ordenaba parar las máquinas, al tiempo que se lanzaban guindolas y se facheaba al bulto con las gavias. Pudimos observar entre tinieblas cómo el desgraciado marinero se aferraba a una de las guindolas, pidiendo a gritos que se cobrara de ella. Poco a poco, el infeliz se acercaba a nuestro costado, se preparaban bicheros y escalas para su subida a bordo, mientras ya el bote, arriado con extrema rapidez, quedaba en el agua a su altura. Sin embargo y por desgracia, al pronto escuchábamos un fuerte quejido de su boca, para desaparecer a continuación como bala de cañón hacia las profundidades. Una vida más perdida en las aguas, ese camposanto particular de los hombres de mar.

Sin más contratiempos y con vientos bonancibles a favor, navegamos durante tres días más hasta que, en la mañana del día 5 de abril, conseguíamos fondear en la bahía Simón del cabo de Buena Esperanza, una vez montado el cabo de las Agujas. Comprobamos la presencia de una división de la *Royal Navy*, nueve unidades de todo tipo. Supusimos que los buques mercantes aprovechaban todavía la estación favorable, para permanecer fondeados en la bahía de Tablas. Y pensando en un necesario relleno de carbón, el comandante decidió adentrarse al límite, sonda en mano, para largar las anclas a escasas yardas de tierra.

Nos sorprendió observar, escasos minutos después del fondeo, la presencia de una falúa que, con la enseña británica a popa, se dirigía hacia nosotros sin dudarlo. Supusimos que se trataría de algún oficial inglés en misión de cortesía, aunque mucho nos sorprendió comprobar que lo acompañaba un paisano elegantemente vestido que, de forma inesperada, se presentaba ante el segundo comandante como Francisco Berruezo, cónsul general de España en Ciudad del Cabo. Una vez recibida la bienvenida por parte de la armada británica, el joven oficial pasaba a charlar con el segundo, mientras el cónsul expresaba su deseo de conversar en

privado con el señor comandante. Acompañado ante su cámara, ambos quedaban encerrados con la necesaria discreción a oídos ajenos. Manteniendo las orejas bien abiertas, supusimos con escaso margen de error, que el cónsul traía algunas indicaciones importantes para el mando de la fragata, posiblemente de nuestro gobierno.

El objetivo de carbonear al tope quedaba aclarado con rapidez por el oficial de enlace, sin oposición alguna de las autoridades, así como otras dudas y necesidades que suelen aparecer en toda escala. Por su parte, el segundo se quejaba de no haber podido recibir con la debida prestancia, y como marcan las normas del ceremonial, al cónsul general de España en tan importante plaza. Por desgracia, no habíamos tenido conocimiento de su rápida presencia a bordo, ni comunicadas intenciones previas. Sin embargo, en nuestras cabezas solamente bullía la conversación secreta que, en aquellos momentos, mantenía el gran señor con el diplomático. También nos preocupaba que el cirujano nos comunicara, que eran cinco los miembros de la dotación atacados por la viruela y convenientemente confinados.

Nos mantuvimos en la más completa ignorancia, sobre las noticias recibidas por el comandante. Pero no cejaba el gran señor en que sus oficiales visitaran los centros culturales y sociales más importantes en cada una de las escalas. Por tal razón y aconsejado por el oficial de enlace, se programó una visita a *Cape Town*, como declamaba en inglés el segundo de forma un tanto afectada. De nuevo me cupo la suerte de entrar en el cupo de sorteo, y me apresté a la excursión. Por desgracia, desde nuestra situación de fondeo, la capital quedaba bastante alejada, por lo que fue necesario alquilar carruajes hasta alcanzar la localidad de Vinberg, donde nos fue posible tomar el camino de hierro, traducción del francés, de lo que comenzaba a denominarse en España como ferrocarril.

Una vez en la capital y bajo la batuta del cónsul general español, personaje de especial simpatía y colaboración, disfrutamos de cuatro jornadas muy agradables, en las que pudimos visitar los edificios más notables, un afamado centro cultural, el museo de historia natural y las obras de lo que se aventuraba como un impresionante dique, en el que podrían ser carenados buques de

cualquier porte. También llevamos a cabo una visita a la zona de Constancia, aceptando una invitación del señor Clotete, excelente amigo de nuestro cónsul, así como uno de los más ricos hacendados y cosecheros de la región. El agradable personaje se mantenía permanentemente obsesionado por mejorar la calidad de los vinos, que extraía de sus imponentes viñedos. Y tales caldos los probamos con largura en su hacienda, especialmente el Pontac y el Frontignac del Cabo. No obstante y a pesar de servirnos las mejores añadas disponibles, los caldos presentaban escaso cuerpo y excesivo aroma a fruta, aunque los alabáramos la falsa medida.

Tras la agradable estancia en la capital, donde fuimos agasajados en dos recepciones de buen grado, aunque sin la presencia de damas que mostraran una mínima belleza, regresamos a nuestro buque. Y como es lógico suponer, en nuestros pensamientos destacaba por encima de todo, la impaciencia y curiosidad por conocer los datos en poder del comandante, que todavía no había comentado entre sus oficiales. Esperábamos que se llevara a cabo cuanto antes, por lo que fue recibida con general aceptación la llamada a Junta de Oficiales, que se nos ordenó para el siguiente día. Y juro que me atacaban nervios en vertiente, cuando el gran señor tomaba asiento y se dirigía con voz firme a nosotros.

—Bien, señores, me alegro de que, los afortunados por el sorteo, hayan disfrutado de su excursión a Ciudad del Cabo, cuatro días de sosiego y descanso. No se trata de capital glamurosa ni de especial belleza, que bien la conozco, pero que, sin embargo, puede aumentar su cultura general. No obstante, creo entrever en sus rostros la curiosa impaciencia, que les corroe los higadillos como ratas en pastel. Y les aseguro que mucho he dudado en dar a conocer la importante noticia, que me transmitió el cónsul general por parte de nuestro Gobierno.

El comandante giró con lentitud la vista en su derredor, posiblemente para aumentar nuestro estado de febril ansiedad. Mostró una alargada sonrisa, antes de continuar.

—Soy consciente de que muchos de ustedes sueñan con llegar a nuestra patria cuanto antes. Pero también supongo, que a otros agradará la nueva que he de transmitirles. Pues entrando al loro sin mayor tregua, he de decirles que el Gobierno ha ordenado, que la

fragata *Numancia* se dirija a Río de Janeiro.

Pude atisbar reacciones de todo tipo entre el resto de los oficiales. Por mi parte, poco me agradaba regresar al continente americano, en vez de dirigir la proa firme hacia Cádiz. Pero otros batían palmas en su interior, como era el caso de mi amigo Álvaro, que no había olvidados la belleza y favores recibidos de su amada Rosángela, hija del embajador brasileño en Montevideo. El comandante continuó, ahora entrado en seriedad.

—El fin perseguido con esta nueva orden es el de reforzar a la escuadra del Pacífico, bajo el mando del brigadier Méndez Núñez. Parece ser que se temen posibles acciones de los aliados, peruanos y chilenos, en aguas del Atlántico. Y con toda lógica, ante la disminución de unidades en nuestra escuadra, se estima la presencia de esta fragata como medida necesaria. Sin embargo, me preocupa cómo puede afectar la situación sanitaria de nuestro buque, y el desarrollo que podemos sufrir con el paso de los días. Ya saben que cinco hombres se encuentran aislados de momento, pero el cirujano se teme que tal número pueda aumentar en las próximas semanas. Y en ese caso, se dificultaría en alto grado nuestra operatividad. Por tal razón, el próximo día 17 de abril abandonaremos esta hermosa bahía, para dirigirnos a la isla de Santa Elena, que nos toma al paso hacia la capital brasileña. Por una parte, no nos hace perder tiempo, y se abre la posibilidad de necesitar un nuevo carboneo si empleamos mucha máquina. No debemos olvidar en ningún momento, que nuestra incorporación a la escuadra ha de producirse en el menor tiempo posible.

Aunque no se ofreciera a responder a nuestras posibles dudas, el teniente de navío José Pardo se adelantaba con una primera pregunta.

—¿Piensa comunicar la noticia recibida a la dotación, señor?

—Buena pregunta, Pardo. Les aseguro que mucho lo he dudado, sopesando pros y contras. En general, a la dotación le debe agradar una nueva escala en Río de Janeiro. Sin embargo, la situación sanitaria que sufrimos se corre a bordo como la espuma y muchos desearán regresar a la patria, para desembarcar con los dos meses de licencia que se les concederán. De momento, mantendré mi boca sellada, y en la misma forma deberán quedar las suyas, hasta que fondeemos en Santa Elena. Allí decidiré el momento adecuado para

largar la bicha. Por fortuna, las máquinas responden a la perfección, y el aparejo no ha sufrido merma alguna hasta el momento, lo que demuestra la excelente construcción y materiales escogidos en la fabricación de la *Numancia*. También debemos tener en cuenta que, cuando alcanzamos Cabo Frío, cerraremos con inmenso orgullo la circunnavegación de esta fragata, primer buque blindado que lo consigue hasta la fecha.

—Bueno, señor, si me lo permite —intervenía el teniente de navío Antonio Basáñez con su habitual seriedad y voz templada—, debo mencionar que, en puro rigor geográfico, la citada circunnavegación se completaría cuando volvamos a cortar el meridiano de San Fernando, que pasa a unas pocas millas al oeste de la isla de Santa Elena.

—Tiene toda la razón, Basáñez. Sin embargo y a efectos de general conocimiento, tanto nacional como internacional, es preferible emplear puntos geográficos notables y de cierta relevancia, más conocidos por el personal de a pie, ya me entiende. Calculo que emplearemos menos de dos semanas en alcanzar la isla de Santa Elena y, si nos fuera posible, condición que desconozco, rellenaríamos de carbón. Pero solamente en el caso de que se trate de material de excelente grado, como el que hemos embarcado en esta bahía. De esa forma, sería posible forzar la máquina, para arribar a Río de Janeiro cuanto antes.

Todos nos mantuvimos en completo silencio, mientras el comandante nos repasaba una y otra vez con su mirada. Por fin, se decidió a rematar sus palabras.

—Bueno, señores, esto es todo. Tan sólo les encarezco a mantener la más absoluta discreción sobre la noticia que les he transmitido, hasta que decida ofrecerla a la dotación entera.

Se levantó la Junta, mientras los comentarios en la cámara de oficiales corrían desde todas las direcciones. Por su parte, Álvaro palmeaba mi espalda con alegría, tal y como esperaba.

—Espero que te alegres de nuestra suerte. Nos dirigimos hacia el hermoso paraíso brasileño.

—Paraíso para ti, con tu querida Rosángela, si es que se ha trasladado a Río de Janeiro, como aseguraba. Mucho me gustaría visitar la capital brasileña, pero también deseo llegar hasta Margarita cuanto antes.

—No seas cenizo, por favor. Margarita seguirá allí en espera de tu presencia. Pero en Río podemos disfrutar a fondo.

—Tú de forma especial.

—No te olvides de lo mucho que te gustaron los besitos, que te ofrecía aquella jovencita, prima de Rosángela, cuyo nombre no recuerdo en estos momentos. Las dos se deben encontrar en Río en estos días.

—Se trata de Raimunda, un nombre poco encantador.

—Eso es, Raimunda. Un nombre poco atractivo, que se olvida con rapidez, en cuanto posas los ojos en sus alzados pechos.

—Álvaro, soy un hombre prometido.

—Eres un imbécil de tomo y lomo, amigo mío —reía a batientes —. Deja de aparentar especial querencia por mi hermana, que no lo necesitas.

—No aparento nada, besugo.

—En ese caso, es peor todavía. Bueno, que tenemos el tajo por la proa sin remedio. Llegaremos a Río antes de lo que esperas.

De nuevo nos pusimos en movimiento. Debíamos preparar el buque para la inminente salida a la mar. Por fortuna, todo se movía en cuerdas de orden, tanto de material como del personal. Y mucho nos alegró conocer que, de momento, no aumentaba el número de afectados por la viruela. Pero más importante todavía, que ninguno de ellos parecía situarse en los lindes de la muerte. Por desgracia, no se podía visitar a los enfermos, porque me habría gustado ofrecer palabras de ánimo al marinero Lalo Apúntez, que trabajaba a bordo bajo mi mando. Pero ya la suerte estaba largada de nuevo sobre el tapete, y no quedaba más remedio que pensar en Río con esperanzas de dicha y placer. Tras las palabras de Álvaro, pensé de nuevo en Raimunda y sus incomparables pechos, que bien recordaba. Después de todo, se trataba de un buen remiendo para las calzas.

10. DE NUEVO EN EL CONTINENTE AMERICANO

Tal y como nos había comunicado el comandante, en la mañana del día 17 de abril, con cielos preñados de intenso azul, un bendito soplo del sudeste y mar casi en calma, levamos las anclas para abandonar la bahía de Simón. Y celebramos con palmas interiores, que el cabrestante de proa llevara varias semanas sin ofrecer un gesto malo, lo que mucho agradecían marineros y grumetes del castillo. Una vez más, efectuamos los saludos de rigor a las insignias presentes, antes de arrumbar hacia fuera con las máquinas. Y con la proa abierta al universo, arrumbamos por derecho hacia la isla de Santa Elena, trazando una derrota que casi coincidía con la posterior hacia Río de Janeiro.

Aquel mismo día, quedamos a la ventura del dios Eolo, con un viento fresco del sudeste, que nos abanicaba las ancas en beneficio hacia nuestro destino, y posibilitó largar todo el aparejo hasta el copo. El comandante no quería bajar de las seis millas [72] de ninguna forma, y rascamos esa cifra en las dos primeras singladuras. Pero si en algún momento el soplo disminuía en exceso, se activaban las máquinas para elevar el andar del buque.

Tal y como había calculado el gran señor, con las primaras luces del día 29, avistamos la isla de Santa Elena por nuestra proa. En aquella misma mañana y como cada día, el cirujano elevaba la información de la situación sanitaria a bordo. Y bien que nos agradó escuchar, que se mantenían convenientemente aislados los cinco hombres atacados por la viruela maligna, sin que se aumentara el cupo en una sola alma. El comandante, de nuevo con excelente humor, comentó en el puente de gobierno a los oficiales allí reunidos, casi todos enfocando la desconocida isla con los anteojos.

—Pues ahí tienen, señores, la isla de Santa Elena. Debo reconocer que poco o nada conozco de esa ínsula británica, salvo la conocida noticia de que allí se aisló a Napoleón Bonaparte, tras el

famoso combate de Waterloo en 1815, que propició su final político y militar. Y ahí continuó el maldito corso en duro confinamiento, con escasos favores del gobernador, hasta su muerte en 1821. Seis años de sufrimiento, según se ha corrido en mentideros. Y si designo al corso como personaje maldito, lo hago con toda razón, que mucho daño nos hizo. Recuerden que, siendo fieles aliados, nos invadió con engaños, colocó a su hermano como rey títere y, para nuestra desgracia, expolió gran parte de los tesoros artísticos acumulados en la patria. Por esa razón, si mucho sufrió en su confinamiento final, bien que lo tenía merecido.

El comandante pareció quedar tranquilo y con dulce regusto interior, tras haber largado aquellas duras observaciones contra quien nos hizo la guerra con mentiras. Pero no parecían quedar ahí las palabras de nuestro mando, porque ahora, con una sonrisa abierta de banda a banda, preguntaba.

—Me gustaría saber, señores, el nivel cultural de mis oficiales. ¿Quién posee algún conocimiento sobre esta isla, ya sea geográfico, histórico o de cualquier otro aspecto? Ya les he dicho, que jamás navegué en sus proximidades, ni he leído nada de su particular historia.

Quedó repasando el grupo de sus oficiales, aunque nadie parecía decidido a elevar la voz en una sola letra. Por fin, fue el alférez de navío Garralda, quien lanzó sus primeras palabras.

—Debo reconocer que nada conozco por derecho de esta isla, señor comandante. Sin embargo, dos o tres noches atrás, durante la guardia de cubierta, el caballero Guillermo Cavargo me comentó algunos interesantes detalles de la isla.

El guardiamarina aludido enrojeció de morro a rabo, al tiempo que movía las manos de forma nerviosa. El comandante se dirigió a él sin dudarlo.

—¿Es eso cierto, caballero Cavargo?

—Pues, verá, señor comandante —las palabras salían de su boca con soplos de dolor—, nunca pisé esta isla. Tan sólo poseo algunos conocimientos…

—Vamos, caballero, que no se encuentra ante el tribunal de exámenes en la Academia. Tan sólo deseo que comparta sus conocimientos, muchos o pocos, con nosotros. ¿De dónde sacó esas sapiencias sobre la isla a las que alude Garralda? Y por favor,

temple los nervios al piso, que nadie lo va a enjuiciar.

El joven guardiamarina continuaba con los dedos de los pies clavados al rojo en las tablas. Miró de reojo al alférez de navío Garralda con odio reconcentrado, antes de volver a soplar.

—Verá, señor comandante, mi padre es muy aficionado a la Historia. En su biblioteca encontré hace meses un libro, que trataba sobre las pequeñas islas del Atlántico. Y en esa obra aparece una extensa descripción de la isla de Santa Elena, así como de sus principales detalles históricos y geográficos.

—¡Perfecto! ¡Una bendición sobrevenida! Y como a su edad la memoria es como tirante de norma, seguro que lo recuerda todo. Comience, por favor.

—Bueno, señor comandante, se me habrá olvidado algún detalle de cierta…

—Vamos, Cavargo, no muerda más el albero. Entre al toro por los cuernos de una putañera vez.

—Pues si recuerdo bien, señor —todavía los nervios hacían templar sus labios en trémolo—, la isla de Santa Elena, o Saint Helena, como escriben los británicos, fue descubierta por un marino español.

—¿Un marino español? —Clamaba el comandante, verdaderamente sorprendido—. Lo que es la pura ignorancia. Siempre creí que habría sido obra de un portugués, porque nuestros vecinos son los que se enseñorearon de estas aguas en los primeros años.

—Bueno, señor comandante, se trataba de un navegante español, llamado Juan de Nova, que descubrió la isla en el año 1502, cuando regresaba de un viaje redondo a la India. Pero navegaba al servicio del rey de Portugal. Y le impuso ese nombre, según sus propias palabras, en recuerdo de Helena de Constantinopla. El descubrimiento fue puramente casual, al encontrarse situada a casi mil millas de la colonia portuguesa de Angola. Los navegantes de nuestro reino vecino se sorprendieron en grande, porque la isla se encontraba deshabitada, a pesar de disponer de generosos bosques y agua en abundancia, los dos elementos ideales para una colonización. Tomaron la isla en nombre de su rey y, en sucesivos viajes, trasladaron a ella colonos, ganado, verduras y árboles frutales. Y como era de obligado

cumplimiento, erigieron una capilla y varios establecimientos. Fracasado el intento de colonización, en los primeros años la utilizaron solamente como lazareto, sin asentarse definitivamente. En el tornaviaje desde las Indias hacia Portugal, dejaban allí a los enfermos de cierta gravedad, para recogerlos posteriormente, si sanaban. La localización de la isla se mantuvo en estricto secreto durante bastantes años, debido a su especial situación geográfica.

Aunque todos lo escuchábamos con atención y en silencio, el caballero detuvo su parla en seco, como si creyera excederse en su disertación, por mucho que pareciera haber templado los nervios. Sin embargo, el comandante volvió a achucharlo.

—Vamos, Cavargo, continúe sin dudarlo, que es muy interesante todo lo que nos expone.

—Como mande, señor comandante. Pues los portugueses, siguiendo la mala costumbre ibérica, no se asentaron de forma definitiva. Un ir y venir sin consecuencias formales. Los primeros ingleses en descubrirla fueron Thomas Cavendish en 1588, durante su viaje alrededor del mundo, y el capitán Abrahan Kendall, que desembarcó en ella. Sin embargo, tampoco se produjo asentamiento definitivo británico. De esta forma, Santa Elena se mantenía prácticamente deshabitada, hasta la llegada de colonos neerlandeses en 1645. Sin embargo, pocos años después, el rey de la Gran Bretaña asignaba la isla a la Compañía Británica de las Indias Orientales, que estableció un destacamento y construyó un fuerte defensivo. Los holandeses intentaron tomar de nuevo la isla, pero fueron expulsados por los británicos sin miramientos. Ya sabemos lo que a los britanos gustan las islas medio perdidas, por sus posibilidades estratégicas. A partir de ahí, se trasladó un elevado número de chinos, aunque el componente fundamental de colonización lo constituían unos pocos ingleses y un elevado número de esclavos. Se eligió como la capital de la isla el asentamiento de Jamestown, que se nos aparece a proa, nombre en honor del rey Jacobo II. Por fin, una vez abierto el canal de Suez, Santa Elena quedó como presidio, y allí se aislaba a presos importantes, como fue el caso de Napoleón Bonaparte. Por último, hace diez o quince años, Napoleón III gestionó la compra de una pequeña parte de la isla a los británicos, supongo que en honor de su antecesor en el Imperio. Y parece que lo consiguieron, aunque no

puedo asegurarlo.

De nuevo se detuvo Cavargo, aunque retomó la palabra con rapidez.

—Pues creo, señor comandante, que esto es todo lo que recuerdo.

—Un interesantísimo examen de la parte histórica de la isla, caballero. Pero algo conocerá también de su geografía.

De nuevo pareció entrar en nervios Cavargo, que ahora pasó a contestar con escasa convicción.

—Pues creo recordar, señor comandante, que la isla disfruta de una superficie de 120 kilómetros cuadrados. Bajo su jurisdicción también se encuentra un conjunto de veintidós pequeños islotes satélites y rocas, ninguno habitado, como el que nos aparece por la amura de babor en estos momentos, que, si no recuerdo mal, debe de ser la isla de Speerd. Por el contrario, sí que se emplean dichas localidades para la pesca, muy rica en sus aguas bajas y en las rocas. La capital, como pueden observar, se encuentra en la parte noroccidental de la isla. Sus elevaciones son escasas y muy rocosas. Sin embargo, abunda la vegetación y muchas especies de aves, algunas introducidas por los ingleses. Y siento comunicarle, que nada más les puedo añadir.

—Muy bien, caballero. Le agradezco como se merece su esfuerzo y cultura personal. Creo que ya sabemos lo suficiente de esta perdida isla. Pero ahora debemos prepararnos para fondear. Sin embargo y como creo conocer bastante bien a los gobernadores británicos, no creo que nos permitan bajar a conocer la isla, en cuanto les notifiquemos nuestra situación sanitaria.

—Es muy posible, señor —aseguró el segundo comandante con tristeza.

Todos regresamos a nuestros destinos, en espera de fondear frente a Jamestown, lo que se produjo cuando la campana de a bordo picaba las once de la mañana. Repasábamos con los anteojos todo lo que se podía vislumbrar de la población, pobre en avenidas y edificios, salvo lo que parecía ser el palacete del señor gobernador y un par de viviendas nobles. A ojo, estimamos que la población no debía exceder de los quinientos habitantes. Y por desgracia, tampoco la orografía del terreno parecía llamativa en ningún aspecto. Sin embargo, nos manteníamos en repaso visual

permanente, cuando comprobamos que, desde el embarcadero de la capital, desatracaba una hermosa falúa, que arrumbaba hacia nosotros.

—Comandante, una falúa empavesada en oros navega en nuestra dirección —comunicaba el segundo, sin despegar el anteojo de su rostro.

—Ya la he visto, segundo. Bandera británica a popa y, en proa, izada en un pequeño mástil, una insignia que no distingo.

—Parece ser la insignia del gobernador, señor —comentaba el teniente de navío Pardo.

—Creo que le cubre razón. Además, se aprecia una figura uniformada en la carroza de popa, de quien debe ser la autoridad mencionada. En Ciudad del Cabo me comunicaron, que el gobernador de la isla de Santa Elena es lord Elliot, persona agradable y colaboradora. Voy a prepararme para recibirlo.

Unos diez minutos después, el comandante esperaba en la meseta del portalón la llegada de la falúa. Sin embargo y posiblemente tras reconocer la señal de banderas, en la que indicábamos nuestra epidemia a bordo, la embarcación se mantenía a pocas yardas de distancia, pero sin atracarse. El gobernador, un hombre de cabello rubio blanquecino, espigado y con uniforme de contralmirante de la *Royal Navy*, se dirigía al comandante a simple voz, sin necesidad de bocina.

—Comandante, ofrezco la más sincera bienvenida al buque bajo su mando, en su escala en la hermosa isla de Santa Elena. Una encantadora fragata, primera unidad blindada capaz de navegar miles y miles de millas sin problemas, incluso tras haber sufrido duros combates. Lo felicito por la hazaña que supone.

—Le agradezco como se merecen sus palabras, señor gobernador.

Por fortuna, nuestro comandante dominaba el idioma inglés casi a la perfección. Pero ya entraba el britano en un tono de extrema amabilidad.

—Bien saben los cielos, que mucho siento no poder recibirlos en la isla, tras haber avistado su señal de epidemia a bordo. ¿Qué clase de mal sufren?

—Una pequeña epidemia, si puede llegar a denominarse así. Desde hace algunas semanas, cinco marineros han contraído la

enfermedad de la viruela. Han sido convenientemente aislados en la torre de proa y, por fortuna, no ha caído ningún hombre más.

—Lo lamento profundamente. Me gustaría visitar con detalle su buque y poder agasajarlo como nos gustaría en la isla. Pero comprenderá que, en tales condiciones, me es imposible. ¿Necesitan algo? Es poco lo que podemos ofrecer, pero nos tiene a su disposición.

—Hemos rellenado de víveres en Ciudad del Cabo, gobernador. Sin embargo, como debemos trazar derrota directa hasta Río de Janeiro a la mayor velocidad, me gustaría rellenar de carbón, si fuera posible.

—No nos acompaña la suerte en esta escala, comandante. Por desgracia, hace un mes que esperamos la llegada del buque carbonero que, periódicamente, nos suministra las piedras desde El Cabo. Como podrán comprobar a la vista, en el muelle del puerto dedicado al carbón, resta poca cantidad. Y es mi obligación emplearlo en la fragata *Achiles*, asignada a la colonia en permanencia, y en el consumo propio de la isla. ¿Le es de mucha urgencia?

—Pues todavía resta a bordo una mediana cantidad, pero ya le digo que me gustaría emplear poca vela y mucha máquina hacia Río de Janeiro.

—Intentaré comprobar si le podemos pasar una gabarra, con las debidas precauciones sanitarias. Por cierto —el gobernador señalaba unos sacos que se encontraban junto a él—, como no puedo homenajearlos con un buen almuerzo en mi residencia, le traigo como obsequio una docena de faisanes y perdices, para que las tomen en mi honor. Las piezas se encuentran recién cazadas y suelen presentar un excelente sabor.

—Pues mucho se lo agradezco, excelencia. Las comeremos recordando su generosidad.

—Por último, comandante, ¿cuándo piensa abandonar el fondeadero?

—Nos mantendremos al ancla dos o tres días. En cuanto tomemos la gabarra de carbón, si es posible, y hagamos aguada, partiremos hacia Río.

—Pues muy bien. Si no volvemos a hablar, le deseo toda suerte de venturas en ese largo periodo de navegación. Le repito que

manda una hermosa fragata. Y si me permite una pregunta, ¿el proyecto del buque es francés?

—Nada de eso, gobernador. El proyecto fue trazado por la Dirección de Ingenieros de la Real Armada. Pero, eso sí, construido posteriormente en Francia.

—Pues deberían tomar buena nota de este buque las Marinas de Francia y Gran Bretaña, que mucho hemos sufrido con nuestros buques blindados. Pues nada más, comandante, le deseo buena mar y vientos propicios en su navegación hacia Río de Janeiro.

—Muchas gracias, excelencia.

Tras entregar los sacos a nuestros marineros del portalón, la falúa salía avante en dirección del puerto. Y hasta que se separó a suficiente distancia, agitaba Lord Elliot su brazo en nuestra dirección. El comandante parecía de buen humor, tras la entrevista.

—Mucho debemos agradecer los detalles del gobernador. Es una especial deferencia que nos entregue una gabarra de carbón, con las existencias tan bajas de que disponen. Y las aves pasarán a ser servidas con placer. Pero es mucha pluma para mi cámara. Haré que le entreguen la mayor parte de las piezas a la mesa de los oficiales.

Regresamos a nuestras faenas de a bordo, aunque observáramos de forma periódica los perfiles de la isla. Y por momentos sentía no poder bajar a tierra, para comprobar a corta distancia sus principales elementos. De forma especial, me habría gustado visitar la vivienda que fue asignada a Bonaparte y donde sufrió su penoso cautiverio.

En la siguiente jornada y aunque dudáramos de tal posibilidad, apareció una gabarra bien cargada de carbón, lo que elevó nuestro cargo hasta las ocho mil doscientas toneladas, condición que mucho satisfizo al comandante. Como el gasto a máxima potencia de máquinas, apoyados con el aparejo en vuelo, era de unas 110 toneladas, no disponíamos del suficiente para arribar a nuestro próximo destino en tal condición. Necesitaríamos emplear fuerza media y aparejo, para no sobrepasar la situación de existencias en carboneras recomendada. También en el mismo día, un aljibe nos abasteció de aguada, aunque no se tratara de necesidad de primer orden.

En el segundo día de nuestra estancia, anclados frente a Santa

Elena, se produjo un lance difícil de olvidar. Como se había autorizado la pesca a los hombres expertos en tales artes, resulto que, casi a un mismo tiempo, picaban la pareja de grandes anzuelos, dos garfios de tres pulgadas, un par de tiburones. Pero si uno era de pequeñas medidas, el segundo mostraba un tamaño como jamás habíamos observado. Y no fue tarea sencilla izarlo a bordo y rematarlo a base de golpes con bicheros y remos, que el animal coleteaba con extraordinaria fuerza, y muchos se apartaban con el miedo en los ojos. Escuché las palabras del contramaestre, a mi lado.

—He podido observar ese tipo de tiburones, con frecuencia, en las aguas del golfo de Guinea, señor. Y muchos nativos han regresado a bordo o a la playa, tras haber perdido alguna de sus piernas por causa de esos colmillos formidables. Allí los llaman como tiburones asesinos. Y es muy extraño, que se encuentren tan cerca de esta isla, en zonas superficiales.

—Le cuadra bien el apodo de asesinos. Su dentadura es como para temerlos. Pero si ese gigantón acaba por morir, lo que todavía no se aparece muy claro, será un buen elemento para la puchera de a bordo.

—Acabará por morir de cansancio, más que por los golpes recibidos. Y su carne es verdaderamente deliciosa. Probé muchas piezas de tiburón en Veracruz, donde me mantuve destacado un par de meses. Allí los pescadores los buscan con interés en la faena diaria, al ser una carne muy apreciada por la población. Y de forma especial, este asesino dispone de unas aletas tremendas, buena porción de grasa para la sopa.

—Estoy de acuerdo.

Por fin, los dos animales perdieron la vida un par de horas después, aunque nuestros hombres acabaran la faena agotados de brazos y pensamientos. Como era de esperar, ambos remataron su existencia troceados a lo grueso en la puchera general, con alegría abierta de la dotación. Tan sólo las aletas fueron cortadas en cuajo y apartadas, para entrar en la sopa de cuarentón que se servía por la tarde. Una vez cumplidas las necesidades requeridas, el comandante nos avisó de que, en el próximo día, segundo del mes de mayo, abandonaríamos aquellas aguas.

En la mañana del segundo día del mes de mayo, el comandante

ordenó levar las anclas y arrancar máquinas avante. Llevamos a cabo las maniobras ordenadas sin problemas añadidos. Y apenas habíamos navegado unas tres o cuatro millas desde el fondeadero, con rumbo franco hacia la capital brasileña, cuando el gran señor se dirigía a los oficiales en el puente de gobierno.

—Como puedo comprobar que lo han olvidado, señores, les recuerdo que hoy cumplimos el primer aniversario del combate mantenido en El Callao. Se trata de una fecha difícil de olvidar. Segundo, haga formar a toda la dotación en cubierta, que deseo dirigirme a ella.

—¿Llamada de orden, señor?

—Sin prisas. Que formen en cuanto les sea posible, de acuerdo con los trabajos que se estén efectuando.

—Quedo enterado, señor.

Media hora después, el comandante recibía la novedad de que la dotación al ciento, salvo los que prestaban guardia en interiores, se encontraban en ordenada y prieta formación en cubierta. Hacia el alcázar se dirigió el brigadier Antequera con su habitual parsimonia, hasta quedar enfrentado en altura a nuestros hombres, bocina [73] en mano.

—¡Dotación de la fragata *Numancia*! Una nueva escala que finaliza, aunque haya sido un tanto ensombrecida por nuestra situación sanitaria, que nos ha impedido tocar tierra. Les recuerdo que, en el día de hoy, se cumple un año desde que libráramos el glorioso combate contra las defensas peruanas en El Callao. Debemos regocijarnos por ello. Y como es de obligado cumplimiento, en esta jornada se ofrecerá rancho extraordinario a bordo. Pero también debo exponerles una importante noticia. Cuando nos manteníamos al ancla en Ciudad del Cabo, el cónsul general de España nos transmitió un mensaje de nuestro gobierno, en el que se nos ordenaba dirigirnos de inmediato al puerto de Río de Janeiro. El objetivo es el de reforzar la escuadra del Pacífico, que se mantiene bajo el mando del jefe de escuadra Méndez Núñez, con objeto de hacer frente a posibles ataques peruanos y chilenos contra el tráfico marítimo español. Espero que les agrade la noticia, porque la mayor parte de ustedes no conocerán todavía el paradisíaco puerto brasileño, único en el mundo. Eso es todo. ¡Segundo! Que se rompa la formación y regresen a sus puestos.

—Enterado, señor comandante.

En general, la noticia fue aclamada por nuestros hombres con vítores y palmas. Mucho habían oído hablar del famoso puerto brasileño, de sus bellezas naturales y, de forma especial, de sus atractivas mujeres, que los cuentos de mar ensalzan sin medida. Y entrado en sinceros, aunque deseara muy a fondo regresar a Cádiz, abrazar a la familia y, por encima de todo, encontrarme con Margarita, tras casi dos años de pensar en ella hasta acabar de borrar sus perfiles y entrar en pura imaginación, también me atraía mucho visitar Río, famoso puerto desconocido para mí.

Al tercer día de navegación, sufrimos un accidente en el que llegamos a temernos lo peor. Resultó que la tubería de vapor que salía directamente de la caldera número tres se desbridaba al ciento en el primer codo y caía casi una yarda, con lo que dejaba salir el chorro de vapor a máxima presión y muy recalentado. Por desgracia para su persona, el tercer maquinista, Pedro Obregón, pasaba por aquella situación en aquel fatídico momento, con lo que el vapor le abofeteaba la cara como relámpago de orden. Cayó al suelo el joven, que debió ser ayudado por varios fogoneros, para ser trasladado a la enfermería. Cuando el pobre hombre, con gemidos de dolor, pasaba por nuestro lado, pude comprobar su rostro enrojecido como caparazón de cangrejo. Y todos nos temimos el peor resultado de aquel desgraciado accidente. Sin embargo, el cirujano limpió su rostro en frío con rapidez, para imponerle a continuación y sin pausa una extensa capa de aceite de ganso. Y como si se tratara de milagro de la Santa Patrona, a las pocas horas mostraba la piel de su rostro como la de un bebé recién nacido. Se recuperó con extrema rapidez, sin que quedaran en su rostro marcas macilentas o estragos irrecuperables.

Navegamos con máquina a suficiente presión y el aparejo en alto, beneficiados por un soplo del sudeste, frescachón de fuerza, que nos entraba como silbato de dioses. De esta forma y sin mayores contratiempos, quince días después cortábamos la derrota que habíamos hecho desde Cádiz a Montevideo, más de dos años atrás. Ahora ya sí que podíamos presumir de haber llevado a cabo la circunnavegación entera del globo, el primer buque blindado o acorazado que conseguía tan alta meta. Una satisfacción más para aquella sufrida dotación, que habían debido afrontar a bordo todo

tipo de situaciones, tanto de mar como de guerra.

11. En el paraíso brasileño

En la mañana del día 18 de mayo, con sol fuerte en altura, calores tendidos y un soplo beneficioso del sudeste, entramos con tiento y máquina a poca potencia en la bahía de Río de Janeiro. Y por todos los dioses de la mar, que me mantuve con la boca abierta y baba caída durante muchos minutos, preñado de dulces ensoñaciones, al observar aquella incomparable belleza. En esos momentos, comprendía como ciertas las muchas y elogiosas definiciones, que los hombres de mar han dedicado una y mil veces a aquel rincón soñado. Playas doradas, aguas azules de especial transparencia, palmeras tendidas al sol y el Pan de Azúcar, mole rocosa posiblemente esculpida con especial primor por algún dios mayor, en dominio como señor feudal de todo el paisaje.

Como oficial encargado de las señales por banderas y batería de honores, me encontraba preparado para saludar en rigor a las insignias presentes en la bahía y autoridad del puerto. Sin embargo, nos sacudió la sorpresa de forma inesperada, al comprobar que ninguno de los buques de la escuadra del Pacífico se encontraba presente. Y tampoco aparecían a la vista los vapores de la Marina Imperial brasileña que, bajo el mando del barón de Tamandaré, habían zarpado en dirección a Montevideo donde, según todos los rumores, le esperaban acciones de guerra. De esta forma, solamente rendimos honores a la plaza y a una fragata británica, con insignia de contralmirante izada en su palo. En el puente de gobierno, el segundo se dirigió al comandante.

—Ningún buque de la escuadra, señor. Parece condición extraña.

—Eso he comprobado. Bueno, debemos suponer que han salido a la mar, para llevar a cabo alguna comisión o demostración de fuerza. Esperaremos algún tiempo, por si avistamos alguna de sus unidades. En caso contrario y siguiendo las estrictas órdenes del gobierno, deberemos abandonar la bahía y arrumbar a Montevideo, puerto alternativo de encuentro.

—Esperaba otra cosa, señor. Poco me agrada recorrer la costa americana con enfermos de viruela a bordo. Si le parece oportuno, podemos preguntar a las autoridades portuarias, por si fuera posible desembarcarlos aquí, y que sean trasladados a un hospital.

—Nada de eso, segundo. Aunque no pueda confirmarlo por experiencia propia y solamente por comentarios escuchados, poco me gusta el nivel sanitario de este puerto. Como el número de afectados continúa estancado en cinco, los mantendremos convenientemente aislados a bordo, como hasta ahora.

—Lo que mande, señor.

—Por cierto, segundo, en previsión de que nos sea necesario abandonar esta bahía con cierta premura y dirigirnos hacia Montevideo, como primera medida entremos a cubrir necesidades de forma inmediata. Me refiero a relleno de aguada, víveres y, de forma muy especial, carbón de calidad, que aquí existe sin duda. Todos hablan de las buenas propiedades de las piedras negras, que en Río se embarcan.

—Eso se comenta, señor. Rellenaremos al tope, si le parece oportuno.

—Pero muy al tope, segundo, y sin melindres de ningún tipo —el comandante hablaba con inesperada seriedad—. Me refiero a que hemos de embarcar 1.200 toneladas en carboneras, 250 toneladas de sobre exceso de carbón ensacado en cubierta, así como 200 toneladas más de sobre exceso ensacado en el pañol de popa y en los espacios existentes entre calderas. Bueno, sin olvidar las 55 toneladas reservadas para cocinas, destilador y servicio de sistemas.

—Así se hará, señor.

El comandante había tenido el detalle de fondear a escasa distancia del puerto, aunque llegáramos a rascar un poco de arena en el último momento. No debemos olvidar los ocho metros y medio de calado a popa, que el buque presentaba en aquellos momentos. Álvaro se movía de forma inquieta por la cubierta, como si una especial quemazón recorriera toda su piel.

—Vamos, Álvaro, tranquiliza el espíritu. Puedes estar seguro de que la linda Rosángela no marchará de esta ciudad, si es que llegó de Montevideo.

—Debe encontrarse aquí con seguridad. En la última ocasión que hablamos en la capital oriental, me aseguró que ya le había

llegado a su padre la orden para el inminente traslado a esta gran ciudad brasileña. Mucho me apetece verla y charlar con ella.

—¿Solamente charlar? Porque en Montevideo la comías a besos y caricias.

—Pero no llegué a conseguir su virtud, tesoro que espero me sea concedido en esta ocasión —Álvaro reía a medias.

—Ándate con ojo, que es hija muy querida de un diplomático.

—En esta vida hay que arriesgar, cuando se dispone de naipes a favor, palurdo. Espero que su prima también sea dada a ofrecerte sus favores.

—Me es indiferente —mentía con facilidad.

—Eso no se lo cree ni Marcelo el Pinturero.

Al segundo día de estancia en la bahía, pudimos desembarcar en el bote de barqueo y pisar la ciudad. Poco o nada conocía de las costumbres brasileñas, salvo las historias contadas por Raimunda. Pero pronto comprendí que, en mucho, se parecían a las de una capital portuguesa, aunque con costumbres más desinhibidas y hacederas. Como primera premisa, conseguí que Álvaro olvidara a su querida Rosángela y atacáramos un generoso almuerzo, en una casa de comidas muy afamada, lo que mucho necesitábamos. Y quedamos con los belfos en cuelgue, tras ingerir comida suficiente para un regimiento y beber dos frascas de generoso vino, rematadas con un aguardiente de caña más propio de los dioses.

Como mi amigo insistía sin freno, dedicamos buena parte de la tarde a buscar la dirección de la brasileira amada. Y nos costó una caminata de peregrino, dar por fin con la mansión, muy cercana a la playa que llamaban de Joatinga, para lo que debimos alquilar un carruaje de chapas. Y allí nos presentamos por fin, tras haber cubierto el tiempo suficiente que nos permitiera digerir lo comido y bebido. Pero ahí nos llegó la primera decepción del día. Porque la mucama que abría la puerta, nos informaba de que la señorita Rosángela, en compañía de sus padres, se había trasladado a una hacienda que poseían en el interior, y no regresarían a Río hasta una semana después. Álvaro despotricaba de lo divino y humano, como si hubiesen atravesado su costado con una lanza de coracero. Por mi parte, también pregunté por Raimunda, con el mismo resultado, al encontrarse en compañía de su prima. En fin, un desastre amoroso total en aquel primer envite, que nos obligaba a

recomponer fuerzas perdidas y aguardar toda una semana.

Por fortuna, al cuarto día de estancia, sábado, el embajador español ofrecía una recepción en su residencia, en honor de los héroes de la fragata blindada *Numancia*, que así nos denominaba de continuo, por haber sido el primer buque de su clase en circunnavegar el globo. Disfrutamos a fondo del sarao, con excelentes caldos, de esos que elevan el espíritu de sanos y moribundos. Y con bastante suerte, al menos aparente, conocimos a dos lindas muchachas, Sofía y Luisa María, de especial belleza y arrolladora simpatía. Con gran alegría por nuestra parte, una vez despedidos de los anfitriones, nos invitaron a la casa de una de ellas, para ofrecernos el mejor aguardiente que, según sus propias palabras, se demostraba capaz de descabezar a un carnero. Aceptamos de buen grado, al comprobar con rapidez que aquellas mozas, con cuerpo muy atractivo y de curvas enteras, se encontraban dispuestas al lance.

Por fortuna, la vivienda de Luisa María se encontraba a escasa distancia de la residencia de nuestro embajador. Llegamos en muy pocos minutos, para comprobar el magnífico aspecto exterior de la vivienda, con un amplio jardín aterrazado en su derredor. Sin embargo, una vez en el interior, mucho nos alarmó comprobar un elevado número de fotos enmarcadas, en las que aparecía un almirante cuajado de medallas, otras con buques de la marina brasileña y un largo reguero de instantáneas, que indicaban sin posible error la profesión del padre. Sin dudarlo, pregunté a Luisa María, que me había caído en el particular sorteo.

—¿Se trata de vuestro padre? —Señalaba la foto más grande con mi mano.

—En efecto, ese es mi papá de uniforme. Marino como vosotros.

—Pues la verdad, no nos gustaría molestar su sueño o el de vuestra madre.

—No debéis preocuparos. En primer lugar, no somos hermanas sino primas segundas, aunque Sofía, huérfana, vive con nosotros en permanencia desde niña. Papá se encuentra al mando de una división de buques en Montevideo, y no regresará hasta el mes próximo, con un poco de suerte. Por desgracia, mamá murió hace dos años. Ahora mismo, nos encontramos solas —hizo un mohín con su boca, en clara indicación de libertad—. Pero os hemos

hablado del aguardiente especial y todavía no os lo hemos dado a tantear.

Además de probar un aguardiente de excelente sabor, las chicas arrancaron música de un gramófono, aparato que comenzaba a hacer furor en todas las residencias de cierto nivel. Las dos bellezas se entregaron al baile entre ellas, como si ejecutaran un concierto en nuestro honor. Como la sinfonía, claramente brasileña, sonaba con un ritmo casi desenfrenado, las dos primas se movían con extraordinaria rapidez, al tiempo que elevaban sus polleras con infinita gracia, lo que nos ofrecía una excelente panorámica. Las mirábamos realmente embobados, porque se trataba sin duda de una especial visión, al tiempo que nos felicitábamos por nuestra suerte, ignorantes de los acontecimientos posteriores. Al poco tiempo, ambas sudaban como carreteros tendidos, con lo que les ofrecimos descansar a nuestro lado. Fue el momento que aprovechamos, sin dudarlo un segundo, para comenzar el ataque de sus cuerpos por los flancos. Y no se resistían las mozas, aunque entre risas se separaban en falsa ofensa. Luisa María decidió ofrecer una nueva bebida.

—Esperen un momento. Vamos a preparar una bebida que mucho se toma en Brasil, escanciando zumo de limones verderones en aguardiente frío. Seguro que os gustará.

—Lo beberemos con placer —contestó Álvaro, que ya había olvidado los favores de Rosángela.

Se alejaron las primas en el interior de la vivienda, mientras quedábamos con el ánimo en suspenso y dudas sobre el futuro de la velada. Decidí situar una nueva platina en el gramófono, aunque ahora con un ritmo más calmado y propio de animar favores amorosos. Sin embargo, cuando me giraba para regresar con Álvaro, por la rendija de una puerta pude observar, realmente atónito, una estampa atroz. Las dos mujeres se entregaban de forma agitada a unos besos apasionados, al tiempo que acariciaban sus cuerpos bajo las lonas. No podía creer lo que veía, aunque mi emoción se vino al piso en pocos segundos. Regresé junto a Álvaro con rapidez.

—No creerás lo que acabo de ver a través de una rendija de aquella puerta blanca. Todavía me cuesta creerlo.

—¿Qué sucede?

—Pues que estas jovencitas son de pelo cambiado.

—¿Qué dices? No me lo creo.

—Pues ve a comprobarlo, pero se besan y acarician como pareja entrada en calores de amor.

—¿Seguro?

—Joder, Álvaro, compruébalo tú mismo.

Mi amigo llevó a cabo la misma maniobra, hasta poder entrever a las mozas. Y por el sesgo de su cara, entendí que debían mantener el desenfrenado ataque mutuo. Álvaro regresó con cara de asco, al tiempo que me tomaba por el brazo.

—En efecto, son de pelo muy cambiado. ¡Bolleras de los cojones! ¡Vámonos!

—Pero deberíamos despedirnos, o creerán que somos unos salvajes.

—Ellas son las salvajes. ¡Vámonos ya!

De esa forma y sin decir una sola palabra, nos dirigimos hacia la puerta con escasas dudas sobre nuestros movimientos. Poco después y una vez en la calle arbolada, tomábamos el camino del puerto, con las manos crispadas y la moral tendida a la baja. Rotas las esperanzas de lo que se prometía como una extraordinaria velada, Álvaro escupía sobre la arena.

—¡Malditas sean! Ya me hacía ilusiones sobre lo que podríamos haber…

—Olvídalo. Por mi parte, me alegro al no haber engañado de nuevo a mi querida Margarita —soplaba sobre la flauta desdentada a propósito.

—Pablo, por favor —Álvaro me miraba con el rostro descompuesto—, si dices otra estupidez de ese calibre, soy capaz de matarte a golpes.

Nos reintegramos a bordo con la moral un tanto decaída, pero no restaba más carne que trinchar en el asador. Con poco trabajo en nuestros destinos, los días se alargaban en demasía, salvo cuando conseguíamos bajar a tierra, comer y beber, sin mayores esperanzas de otro género. Cuando se cumplían diez días desde nuestra llegada, Álvaro me convenció para tomar un carruaje y regresar a la dirección de Rosángela, última esperanza embastada en los higadillos. Por desgracia, recibimos una nueva decepción, cuando la mucama nos contestaba en negativo, alegando que sus señoritas regresarían en la semana siguiente. Un nuevo hachazo a la contra. Y

bien saben los cielos, que también yo deseaba con ganas el encuentro con Raimunda, aunque pensara en Margarita y despotricara en blanco de mis propias acciones y deseos.

El día que rendíamos el mes de mayo, reunió el comandante Junta de Oficiales en nuestra cámara. Esperábamos alguna sorpresa agradable, que no llegó.

—Señores, ya sabrán que los buques bajo el mando del jefe de escuadra Méndez Núñez se encuentran en Cuba. Bueno, es posible que hayan abandonado nuestra perla caribeña y arrumbaran a Montevideo. No disponemos de pista alguna sobre sus precisos movimientos. Como ya les adelanté en la llegada y siguiendo las órdenes recibidas, pasado mañana levaremos las anclas para dirigirnos hacia la capital oriental, segundo punto previsto de encuentro. A ver si nos sonríe la suerte de una vez.

—¿Y si no se encuentran allí, señor comandante? —Preguntaba el teniente de navío Basáñez.

—Pues aguardaremos allí dos o tres semanas, para regresar a Río a continuación. Pero también dependerá de las noticias que allí reciba. Es posible, que el comandante de la Estación Naval en el Río de la Plata tenga conocimiento de algún detalle que nos interese.

—En cuestión de víveres, aguada, carbón y algunos elementos que precisaba el maquinista primero —intervenía el segundo—, todo se ha embarcado sin novedad.

—Muchas gracias.

De esta forma, con el ánimo amoroso de Álvaro muy tendido a la baja, y el mío en parecidas condiciones, en la mañana del día segundo de junio, levamos las anclas para dirigirnos hacia Montevideo. La mar abierta nos recibió con regular cariz, cielos cubiertos, viento frescachón del sudeste y mar un tanto brava, que no nos afectó en demasía. Por causa del soplo contrario a nuestros deseos, navegamos casi en permanencia con la máquina en fuerza a consumo económico, y un andar medio aproximado a las ocho millas. En el segundo día, el viento se roló al sur, manteniéndose los cielos acelajados y aumentando ligeramente la mar, que ya nos ofrecía rastros de espuma.

Cuando amanecíamos en la tercera singladura, el viento se había rolado un poco más hasta marcar el sudoeste, mientras aumentaba ligeramente su fuerza a frescachón en límite. Escuché el comentario

del comandante, sentado en el puente de gobierno, cuando se dirigía a su oficial de derrota.

—Poco me gusta el pastel, Alonso. Tiene toda la pinta de ofrecernos las habituales señales, que anticipan un pampero en toda regla.

—Eso parece, señor. Por desgracia, no disponemos de rumbo alternativo y deberemos tomar la mar casi de proa.

—Una vez sufrí a bordo de un bergantín un pampero, que nos dejó desplumados de cuerpo y alma.

—No será nuestro caso.

—Eso espero.

El guardiamarina Francisco Sevilla, de guardia subalterna en el puente de gobierno, escuchaba las palabras del mando, sin comprender una sola. Cuando el comandante advirtió los gestos de su rostro, le preguntó.

—Caballero Sevilla. ¿Sabe lo que es un pampero?

—Lo siento mucho, señor comandante —como todo guardiamarina al ser interpelado por un superior, y más todavía por el comandante, entraba en nervios de tortura—. Aunque me suena de haberlo oído alguna vez, no tengo idea exacta de su significado.

—Explíqueselo, Alonso.

—Por supuesto, señor. Pues mire, caballero Sevilla, se entiende como pampero al viento o temporal del sur, aunque más a menudo se toma del sudoeste, un soplo frío y seco que se sufre en las costas de la América meridional. Recibe ese nombre, porque el soplo se desarrolla por encima de las vastas llanuras o pampas argentinas. A veces, se produce después de haber soportado vientos fuertes de componente norte, que van rolando hacia el sudeste, para finalizar en sur o sudoeste. En ocasiones, produce temporales de barbas bastante violentos. Aunque no ha sido nuestro caso, dice un refrán marinero: *¡Norte duro, pampero seguro!* Es posible que, en las jornadas anteriores a nuestra salida de Río, azotara estas aguas una nortada de orden. En el Río de la Plata se sufre con especial intensidad, aunque en estas costas, hasta más al sur del Plata, llega a ser muy peligroso.

—Buena explicación, Alonso. ¿Lo ha comprendido, caballero?

—Perfectamente, señor comandante. No lo olvidaré jamás.

Poco nos agradaba aquella situación. Creo que todos teníamos

muy presente haber sufrido uno de aquellos temporales, cuando nos hallábamos fondeados en el Plata, frente a Montevideo, en nuestra bajada hacia el estrecho de Magallanes. Y resultó funesto para el transporte artillado *Marqués de la Victoria*, porque una fragata mercante inglesa garreó a muerte y se le vino encima. Acabó por destrozarle la obra muerta de estribor, el tangón y los pescantes de los botes, un elevado número de contratiempos, que necesitó reparar en un par de semanas, con hombres de los buques de la escuadra en apoyo.

A mediodía de aquella tercera singladura, se nos torció la vara de la buena suerte casi por completo. Ya no me encontraba de guardia, pero permanecía en el puente de gobierno de charla con Álvaro, que me había relevado en el puesto. En aquellos momentos, se produjo el agudo pitido de la bocinera, que conectaba las máquinas con la estación principal. Debió entender el comandante que se trataba de asunto serio porque, en contra de su normal comportamiento, tomó la boquilla con su mano.

—Aquí el comandante. ¿Qué sucede?

Tras escuchar algunos segundos, hablaba de nuevo, ahora con voz en tonos grises.

—De acuerdo, suba a informar.

El comandante, con un gesto de preocupación en su cara que poco alentaba en favores, se dirigió al teniente de navío Alonso.

—Era el maquinista primero jefe. Recomienda parar máquinas de inmediato, y pasar a vela hasta que suba a informarme. Debe tratarse de un problema importante. Avise al contramaestre para que se larguen de inmediato mayores, gavias y triángulos de fuerza. Maniobre para tomar viento y mar como mejor nos provoque.

—Enterado, señor comandante.

Se comenzaban a escuchar los pitidos de los contramaestres, que ordenaban los detalles de la maniobra y caían las lonas en bolsa, cuando el primer maquinista, Federico Rapero, accedía por la escala al puente de gobierno. Y nada más observar su rostro sudoroso y ojos en caída, se adivinaba que poco gustaba de la situación. El comandante, fiel a su norma de entrar por bondades cuando los problemas acuciaban, lo recibió con una sonrisa.

—¿Qué sucede, don Federico?

—Mala suerte, señor comandante, mala suerte.

—Vamos, hombre de Dios, tranquilice el ánimo y hable con tranquilidad.

—Pues verá, señor comandante, el cilindro de proa se ha mancornado, o así se nos asoma a primera vista. Parece que su émbolo ha sido el causante, aunque no pueda asegurarlo. Un exceso en su presión de ataque, condición inusual, aunque ya lo sufriéramos ligeramente en las primeras pruebas de mar, puede producir una verdadera catástrofe. Por fortuna, desconectamos vapor con rapidez. De esa forma, nos encontramos sin posibilidad alguna de dar avante. Con su permiso, voy a apagar las calderas al ciento y que todo el sistema se enfríe, para comprobar con detalle la avería.

—¡Vaya por Dios! Se trata de una avería importante. ¿Estima que será reparable a bordo?

—Todo es reparable a bordo, señor comandante, si disponemos de los elementos necesarios —entonaba con infinita tristeza—. Sin embargo, le pido disculpas, pero preferiría informarle cuando conozca más a fondo el problema.

—De acuerdo. Hágalo en cuanto le sea posible. Y no se preocupe en exceso, que a bordo todo acaba por trazarse en blanco.

—Dios le oiga, señor comandante.

El comandante quedó pensativo, atusando su bigote con mayor fuerza a la habitual, como si debiera tomar una decisión de extrema importancia. Y así se nos abría a todos, por supuesto. Por fin, pareció haber elegido el camino a seguir. Se dirigió al segundo, que acababa de llegar al puente de gobierno para informarle de la situación del aparejo.

—Segundo, virada en redondo hasta aproar por derecho hacia la bahía de Río. Es fácil comprender, que no debemos continuar en este estado. En parte, por el pampero que se nos viene encima. Pero, más importante todavía, porque en la capital brasileña podremos afrontar la avería cuanto antes y con mayores posibilidades de éxito. Emplearemos aparejo de seguridad. Por suerte, navegaremos casi de empopada.

—Así es, señor. Me encargo de ello.

De esta forma, viramos en trece cuartas, para variar nuestro rumbo al deseado. Debo decir, que mucho me preocupaba la avería de las máquinas, aunque prefería reparar en Río que en

Montevideo, con menor distancia a cubrir. Álvaro mostraba sonrisa de cuadro, como si hubiese recibido la mejor de las noticias. Como de costumbre, sus pensamientos se dirigían en una sola dirección.

Necesitamos de cuatro jornadas para alcanzar nuestro destino. Arreció el viento sin marcar llagas, pero suficiente para concedernos un andar superior a las nueve millas. En esta ocasión, nos costó un mayor esfuerzo tomar los pasos de la bahía, algunos bastante ajustados, pero el comandante maniobraba a vela como cangrejo volador. Por fin y tras rascar de nuevo en arena, largamos las anclas en el pozo de las agujas, posiblemente taladrándolo en la misma situación que en días anteriores.

De nuevo nos encontrábamos bajo el dominio del Pan de Azúcar, en la bahía deseada por cualquier navegante. Aunque había preguntado a los maquinistas, ninguno supo decirme el alcance real de la avería y las posibilidades de que reparáramos en Río. Pero pronto dejé de taladrar la cabeza con imágenes que a nada conducían. Mis pensamientos se dirigían ahora hacia Margarita, aunque también, a mi pesar, hacia los pechos de Raimunda.

12. La suerte en balanza

Creo que la Santa Patrona entró en danza de fuerzas mayores, para concedernos un enorme favor en el momento que más lo necesitábamos. Es muy posible que lo mereciéramos, tras más de dos años de peripecias y aventuras de todo tipo por los siete mares conocidos. Mar y guerra en toda su extensión, sin perder una sola copla. Por mi parte, padecía la sensación de que nuestros cuerpos se encontraban remachados en firme a las tablas de la fragata, sin posible separación. Sin embargo, aunque la situación no quedaba clara en ninguno de nosotros, no perdíamos la esperanza de regresar a casa cuanto antes.

Una vez anclados en firme y arranchado el buque para atravesar bastantes días en situación de fondeo, que así lo estimábamos sin dudarlo, don Federico se puso en movimiento con su habitual diligencia. Ya habíamos sufrido un parecido percance, aunque de menor dimensión, cuando en las millas finales de la travesía de Cádiz a Montevideo, casi dos años atrás, se partía una válvula de los condensadores. Nuestro maquinista jefe, moviéndose como zorro de grises, había encontrado en la capital oriental a un hombre extraordinario. Me refiero a un vascongado llamado Ignacio Garagorri, fundidor con muchos años de experiencia y ganas de favorecernos hasta los tuétanos. Aunque su fundición no mostrara hechuras de primer orden, fue capaz de fundir en bronce y escasos días, una réplica exacta de la válvula dañada con los escasos elementos de sus talleres. Una obra perfecta, que funcionó a gusto de todos sin mella en contra. Como decía el maquinista, el patriotismo anidado en su alma, tuvo mayor importancia en la obra, que su incompleta serie de hornos y moldes.

Sin embargo, el caso actual era mucho más importante. Una vez fondeados y comprobada la mordedura de las uñas en la arena, esperábamos con impaciencia el informe definitivo de don Federico. Y llegó aquella misma tarde. Escuchamos sus palabras, dirigidas al comandante en la toldilla, mientras movía sus manos con evidente

nerviosismo.

—Don Federico, ¿conoce ya con detalle la avería producida?

—Creo que con bastante aproximación, señor comandante. Tal y como le informé en la mar, el cilindro de proa ha quedado fuera de servicio, con lo que queda fuera de posible funcionamiento la propia máquina. Lo creíamos mancornado pero, por gracia de los cielos, no ha sido así. Sin embargo, he confirmado que su émbolo ha sido el causante, al sufrir en su recorrido, en mi opinión, un exceso en la presión de ataque. Ya le dije que se trata de una condición inusual, aunque ya la sufriéramos ligeramente en las primeras pruebas de mar por aguas francesas, sin mayores consecuencias, aunque tal problema puede llegar a producir una verdadera catástrofe. Por fortuna, desconectamos vapor con rapidez. Pero analizado el problema con lupa, ya le digo que el cilindro no se ha mancornado, ni sufrido grieta alguna, aspecto principal. Pero en el émbolo sí que aparecen algunas estrías, aunque muy poco profundas. Le debemos el milagro al maquinista tercero, Javier Maldonado, que cortó la presión al émbolo en escasos segundos y sin esperar instrucciones.

Se detuvo el maquinista, mirando al comandante con fijeza, como si deseara recibir una absolución.

—Recuerde que, llegado el momento, premiemos a ese joven como se merece. Pero ahora, entrando en guindillas, ¿cuál es nuestra situación actual?

—Pues que debemos desmontar el émbolo, con auxilio de contramaestres y algún aparejo, dado su gran peso. Recuerde que el diámetro de los cilindros es superior a los dos metros, y que el émbolo entra casi al completo con escaso o nulo rozamiento. Bueno, un rozamiento que, en esta ocasión y por desgracia, se ha producido. Me he preguntado una y mil veces la causa, y no soy capaz de encontrarla. Es posible, que alguna viruta metálica volara hasta caer en el peor de los sitios, o quién sabe.

—Vamos, don Federico, al grano. Una vez desmontado el émbolo, qué debemos hacer.

—Pues encontrar en tierra un taller de fundición con suficientes garantías, donde se pueda conseguir un rectificado cuartero del émbolo con la mayor precisión. Bueno, con absoluta precisión, diría yo. Por desgracia, a bordo no disponemos del equipo necesario.

—¿Cree que encontrará en tierra el taller adecuado y con suficientes garantías?

—Ya lo encontramos en Montevideo, señor, aunque es cierto que allí se nos apareció la Patrona.

—Pues búsquela de nuevo en este puerto y con la mayor rapidez. Ya sabe, que se trata de condición vital para el buque.

—Lo comprendo perfectamente, señor comandante. Haré lo posible y lo imposible.

—Pues al toro por los cuernos. Confío plenamente en usted.

Todavía nervioso, el maquinista se retiró hacia popa. Y todos quedamos con el ánimo en suspenso, ante el negro panorama que se nos presentaba. Después de todo, más valía no atormentarse con las posibles soluciones, porque en poco favorecía la encomienda.

Como les decía, la Santa Patrona entró en marcha ligera bajo corneta en nuestro favor. Y de qué forma. El maquinista bajó a tierra en un par de horas, mientras dejaba aclaradas las instrucciones para que se comenzara a desmontar el émbolo. El contramaestre se aplicaba con sus aparejos, para conseguir la empresa. Pero don Federico, un ferrolano listo como águila culebrera, se dirigió hacia un establecimiento en los que se suelen encontrar soluciones. Siempre decía, que entre *taciñas* de vino se aparecen los milagros, aunque, en su caso, más que *taciñas* empleara tazones propios de migas pastoriles.

Y lo encontró, bien lo saben los demonios del fondo. Como por celestial casualidad, en el bar que llamaban de Cousiño, conoció a dos hombres con bastantes tazas de vino en el cuerpo y simpatía sin límites. Resultó, que el de mayor edad era un maquinista brasileño, rebajado de servicio en la Marina, por haberse partido a bordo la tibia. Y bien que se comprobaba tal situación a la vista de su cuerpo con muleta adosada. Don Federico invitó a una ronda, momento en el que tuvo conocimiento, de que el segundo hombre trabajaba en los talleres que la casa francesa *Societé Nouvelle des Forges et Chantiers* disponía en Río de Janeiro, tras haber construido las máquinas para la nueva serie de vapores de la Marina Imperial. Y bien sabía nuestro hombre, que dicha firma había construido las máquinas de la *Numancia*.

Como es fácil imaginar, don Federico sintió la sangre en recorrida, al conocer aquellos detalles. Y tras ordenar una nueva

ronda de un vino ácido pero con fuerza, expuso el problema que sufría en sus máquinas. Como comprendía el idioma portugués, tan parecido al aprendido en su niñez, escuchó las palabras del operario francés, Antoine, como si le llegaran caídas desde los cielos.

—He comprobado ese problema en algunas ocasiones, amigo Federico. No es complicada la reparación y se puede dejar el sistema en flor de cuño, si las estrías sufridas no son de profundidad.

—Son muy ligeras, se lo aseguro. Pero ¿qué instrumentos sería necesario emplear? En estos momentos, mis hombres se dedican a desmontar el émbolo con el máximo cuidado, pero no disponemos a bordo del material necesario para…

—Buena idea la de desmontar el émbolo, porque ganarán bastante tiempo. Y como dice, con el máximo cuidado, que los daños pueden ser terribles. Una vez lo tengan en disposición de transporte, podemos enviarle una gabarra para que llegue a nuestros talleres, si les parece oportuno.

—¿De qué talleres me habla, Antoine? —Don Federico no estaba seguro de que debiera aplaudir, pero se esperaba la mejor de las noticias.

—Por Dios, amigo mío, me refiero a los que la *Societé Nouvelle des Forges et Chantiers* ha construido en Río, para apoyo a los buques de la Marina Imperial. Creo que su comandante u oficial designado por la autoridad, debería entrevistarse con nuestro director, aunque estoy seguro de que no presentará ningún problema. Y le aseguro que el precio del trabajo será muy asequible, al ser la Real Armada de España un buen cliente de nuestra firma.

Respiró aliviado don Federico, como si le hubiese caído el maná celestial sobre los hombros. Le parecía un milagro de tablas, que se encontrara la solución con tal rapidez y solamente dos *taciñas* de vino.

—Pues no sabe cuánto se lo agradezco, Antoine. Por todos los cristos coronados, que podría solucionarnos un terrible problema. Porque todavía nos resta efectuar derrota hacia España, tras más de dos años de navegar por todos los mares conocidos. Y, por desgracia, solamente en base a su aparejo rebajado, nuestra fragata no surca con mucha soltura.

—Conozco con bastante detalle los planos de la fragata blindada

Numancia, un buque que ha dejado boquiabiertos a todos los hombres de mar en el mundo, al conseguir circunnavegar el globo. Un verdadero éxito para su Armada y para los astilleros franceses.

—Todavía me cuesta creer como cierto lo que me ha dicho, Antoine, una noticia que me sabe a gloria. Pues esta extraordinaria noticia bien se merece una ronda más, a mi cargo, señores. Pero en esta ocasión, podemos hacerla con aguardiente de caña, si les parece oportuno.

—¡Muy oportuno, sí señor!

Un par de horas después, don Federico regresaba a bordo, como si le hubieran prendido castañuelas de los hombros. Su rostro expresaba una felicidad imposible de enmascarar. Y en tal situación, se dirigió por derecho a la cámara del comandante, que también aplaudió con las orejas abiertas la esperanzadora noticia.

—Una verdadera suerte, don Federico, ayudada por su sabia mano. Como usted dice, una *taciña* de vino es capaz de abrir las escotillas más enquistadas. Pero, dígame con abierta sinceridad, ¿confía en ese hombre?

—Al ciento, señor comandante. He hablado con él a fondo, y conoce nuestro sistema de máquinas a la perfección. Si le parece bien, puedo acompañar a quien designe, para hablar con el director del taller.

—Por supuesto. Acompañe al segundo comandante, en cuando les sea posible. Ataquemos el problema sin perder tiempo.

—Por mi parte, estoy dispuesto de firme, señor.

Como la Santa Patrona seguía jugando la partida a nuestro favor sin manta, dos horas después, el segundo y el maquinista acudían a los talleres de la firma francesa. Y aunque dudaran de la presencia del director, dada la hora tardía a la que se presentaban, allí se encontraba *monsieur* Gilles Audibert, que los recibió en su propio despacho con especial deferencia. Y ya conocía a fondo el problema, porque su subordinado, Antoine, lo había puesto al corriente. En pocos minutos alcanzaron un acuerdo, en el que la firma ofrecía máxima prioridad a la reparación de la máquina de la fragata, acordándose un precio muy adecuado a nuestros intereses. Concretaron que, cuando el émbolo se encontrara desmontado y libre en cubierta, se enviaría la gabarra de trabajo al costado de la *Numancia*, para proceder a su traslado.

Todavía debimos esperar dos días, largos como madeja desbrozada. Por desgracia, el trabajo a bordo para desmontar el émbolo no era de ejecución rápida, debido a su complejidad y precisión. Pero ahí entró la especial maestría del contramaestre, que fue capaz de instalar los aparejos necesarios en espacios muy reducidos, labor de titanes, para superar todos los obstáculos. De esa forma, en la tercera jornada de nuestra estancia en Río, la gabarra de los talleres franceses se abarloaba a nuestro costado, para que le fuera traspasado el émbolo. Para la complicada maniobra se empleó un aparejo real, de esos que también se conocían a bordo como de estrellera. La *Numancia* disponía, como todos los buques de suficiente porte, de dos de ellos, uno a cada banda, situados entre los dos palos mayores, en este caso el correspondiente a estribor. Y por todos los dioses de la mar que, cuando la gabarra desapareció de la vista con nuestra pieza a su bordo, quedamos felices como niños, convencidos de que el grave problema podía quedar resuelto. Como el director le había asegurado al segundo comandante, en diez días como máximo podrían reintegrar el émbolo en perfectas condiciones, si los datos elevados por el maquinista se ajustaban a la realidad, y no saltaba moscarda negra contra la cara.

Nos incorporamos a la rutina de a bordo, con el ánimo ciertamente elevado a las nubes. Y más se elevó cuando, en la siguiente mañana, se recibía a bordo una nota para el alférez de navío Álvaro Silva. Me encontraba a su lado, cuando se la entregaron. Y con rostro de escepticismo, descalcó el sello para leerlo. En pocos segundos, le cambiaba el semblante al ciento y más, incluso saltando con fuerza de alegría sobre la cubierta.

—¿Qué sucede? —Le preguntaba, intrigado—. Acaso has recibido una notable herencia.

—Mejor que cualquier herencia, Pablito. Esta nota es de mi entrañable y querida Rosángela, que Dios guarde por muchos años. Avisada por la mucama de nuestras visitas, recién llegada del interior me ha enviado este incomparable escrito. Dice que estamos invitados a una cena en su residencia para el día de mañana. Y que espera disfrutar de nuestra compañía, porque Raimunda también exige tu presencia. ¿Qué más podemos pedir en esta vida de cruces? Ya veo a Rosángela entre mis brazos, mientras beso con pasión los

mil poros de su cuerpo.

—Solamente piensas en una dirección —intentaba emplear voz crítica, en esa farsa a la que nos habíamos acostumbrado—. Hay más cosas en la vida, amigo mío, como el amor verdadero.

—Pablo, hay veces que creo escuchar a un demente perdido en las nubes. Estoy seguro de que también tú desearás tomar a Raimunda, e introducir tu cara entre sus opulentos pechos. Y creo que cabría toda, incluida tu poderosa nariz, en dicho refugio —reía con fuerza.

—Si lo hago, es por acompañarte, mamalón.

—Y yo soy el califa de Beirut.

Sin más novedades a bordo, en la tarde siguiente, enfrascados en nuestras mejores galas, tomamos un carruaje para que nos transportara hasta la alejada vivienda, que habíamos visitado días atrás. Álvaro se encontraba feliz, aunque una nube parecía cruzar por su cabeza.

—La presencia de los padres de Rosángela pueden suponer un importante contratiempo para nuestros deseos. ¿No te parece?

—Esa amiguita tuya parecía muy despierta de entendederas. Seguro que encuentra la solución a ese problema. En caso contrario, no creo que nos hubiese invitado.

—Que los ángeles te escuchen.

Alcanzamos la vivienda en escaso tiempo, o así nos lo pareció. Y en esta ocasión, no fue la mucama quien abrió la puerta, sino Rosángela en persona. Entre sonrisas y aspavientos de felicidad, abrazó con fuerza a Álvaro, como si se tratara del amor esperado durante media vida. Y en parecidos términos me recibió Raimunda, unos brazos entre los que me acogí un tanto apocado. Me extrañó tanta demostración amorosa, pensando en la posible presencia cercana de los padres, situación que mi amigo también sufría.

—Cuidado, querida mía —Álvaro se apartaba con precaución—. Mucho aprecio este caluroso recibimiento, pero no querría que tus padres llegaran a…

—Olvídate de mis padres, Álvaro —Rosángela reía como niña perversa—. Por desgracia, una hermana de mi madre ha caído enferma de gravedad en Sao Paulo, y han debido trasladarse a dicha capital con urgencia, ayer por la mañana. Quién sabe los días que los pobres necesitarán para regresar. Un triste acontecimiento que,

sin embargo, nos permite una absoluta libertad —Raimunda también batía palmas, mientras su parienta guiñaba uno de sus ojos, en claro sentido de complicidad.

—También yo siento la enfermedad de tu tía, querida. Pero así es la vida y sus enrevesados caminos —Álvaro entonaba entre sonrisas.

Mereció la pena haber esperado tanto tiempo la llegada de las jóvenes. Porque la velada excedió en muchos enteros lo que podíamos haber soñado. Como la mucama joven había partido de viaje con los padres, solo quedaba en la vivienda una anciana, aya primitiva de la doñita, que no apareció en toda la noche, con permiso o sabia recomendación de Rosángela. Bebimos unos combinados brasileños, que así los llamaban, antes de pasar a degustar una espléndida cena con viandas y caldos de primera calidad. Sin embargo, lo mejor llegó a continuación, cuando las dos parejas quedamos en absoluta libertad de movimientos. Y puedo declarar en sinceros, que traspasamos las estrellas al galope y más allá, a una distancia superior a lo que podíamos haber idealizado en nuestras pecadoras cabezas.

Comenzaban a brotar las primeras luces, cuando emprendimos el camino de regreso al embarcadero, agotados y fundidos por la pasión de nuestras amigas. Habíamos podido comprobar, que no se trataba de inocentes jovencitas, sino de experimentadas cortesanas con muchas millas de amor en la espalda, a pesar de sus escasos años de vida. Álvaro se mostraba exultante.

—Por los huevos de Alí Pachá. ¡Vaya velada que hemos disfrutado! Esta querida Rosángela es una mujer incomparable. Te juro que me ha hecho disfrutar como un enano endemoniado.

—Debo reconocer a mi pesar, que también yo gocé hasta el límite de los encantos de Raimunda. Jamás había comprobado y acariciado unos pechos de tal tamaño y dureza. Pero debo olvidar estos pasajes de lujuria, y arrepentirme en honor a Margarita.

—No me seas huevón de mareas, Pablo, que no soy idiota. A pesar de las tonterías que dices, sabes muy bien que volveremos a esa residencia en cuanto nos sea posible, y gozaremos de esas mozas una vez más. He quedado con Rosángela para el próximo sábado, con la condición de que seamos los encargados de comprar las bebidas y alguna otra exquisitez.

—No estaría tan seguro.

Mentía por mi parte como un esclavo sin rebozo. Porque era plenamente consciente, de que soñaría con los deliciosos pechos de Raimunda de forma más que repetida. Sin embargo, nos reintegramos a la vida de a bordo con nuevas fuerzas, aunque hubiéramos gastado una elevada proporción en los juegos entablados con las mozas brasileñas. Pero por gracia de los cielos, mi vida comenzó a tachar jornadas a elevada velocidad, una condición que mucho necesitaba. No obstante, en el siguiente sábado, repetimos la pecaminosa visita a la mansión de la playa de Joatinga. Y aunque no lo corroborara con palabras ante mi amigo, en ese duelo de falsedades que repetíamos, gozamos de una nueva experiencia amorosa, de calidad pareja o superior a la experimentada días atrás. De esta forma, de nuevo alcanzamos las estrellas, y ahora con mayor confianza, por senderos no trillados. Los atributos de Raimunda se encastraban en mis pensamientos y deseos como piedra firme.

Según nos exponía el maquinista de forma periódica, esperábamos la llegada del émbolo en cualquier momento. Sin embargo, se adelantó otro acontecimiento, que también nos supuso una enorme alegría. Debíamos encontrarnos en los últimos días del mes de julio, cuando, paseando por la toldilla, escuché el característico disparo de un cañón en salva de honores. Tal y como supuse, se trataba de la escuadra española en su regreso a Río de Janeiro. La plaza contestó en rigor a la insignia del jefe de escuadra Méndez Núñez, izada en la fragata *Almansa*, acompañada de las de su misma clase, *Concepción* y *Navas de Tolosa*. Las tres unidades fondearon muy cerca de nosotros, con lo que pudimos saludarnos en la distancia.

Poco tiempo necesitó nuestro comandante, para tomar su falúa y arrumbar hacia el buque insignia. A bordo quedamos con las orejas tiesas y el ánimo en suspenso. Porque éramos conscientes de que, en aquella reunión, podía ventilarse nuestro cercano futuro. Impacientes, debimos esperar más de dos horas, hasta que la falúa del gran señor tomaba dirección hacia nosotros. Como el brigadier Antequera era de decisiones rápidas y sin pausa, antes del almuerzo llamó a Junta de Oficiales en nuestra cámara. Se le veía sonriente y con movimientos de gacela, lo que podía suponer buenos augurios

para nuestro cercano futuro. Tomó la palabra con rapidez.

—Muy bien, señores, parece ser que se aclaran nuestros futuros movimientos. De acuerdo con mis obligaciones, he acudido a rendir novedad al insignia. Ha sido muy agradable el reencuentro con el comandante general de la escuadra, que fuera mi comandante en este mismo buque. Ya saben que admiro mucho al jefe de escuadra Méndez Núñez, un extraordinario jefe. Al vernos, nos fundimos en un abrazo con fuerza y sinceridad. Tras relatarle en grueso nuestras muchas y alargadas navegaciones, llevadas a cabo hasta el día de hoy, se ha interesado por el momento actual. En primer lugar, le he expuesto nuestra situación en máquinas, aspecto fundamental, y la esperanza de que podamos solventarla en escaso tiempo, si la suerte no se voltea en contra. Me ha dicho, que cuente con su incondicional apoyo, por si fuera necesario que actúe de forma oficial ante la embajada o el taller francés. Le he contestado que, de momento, parece que todo rueda en gravilla fina y sin problemas a la vista. Poco después, entré en el espinoso tema de nuestra situación sanitaria. Como sabrán y por desgracia, ha aumentado el número de afectados por la viruela maligna en un caso más, aislado de inmediato en la torre con los otros cinco. La buena noticia es que, hasta el momento, ninguno de los enfermos se encuentra en caso de extrema gravedad y parecen responder bien al tratamiento que les impone el cirujano. Como resumen, le expuse la necesidad de que los enfermos pasaran a un hospital y que el buque recibiera un buen recorrido general de máquinas, como corresponde al tiempo transcurrido desde su entrega por los astilleros. Me ha comentado que ya había pensado en tal circunstancia, y que dicho recorrido deberemos llevarlo a cabo en Cartagena.

Poco me agradó aquella noticia, al entender que nuestra fragata debería dirigirse al arsenal cartagenero directamente. Sin embargo, lo aclaraba el comandante con rapidez.

—No estimen que deberemos tomar Cartagena como primera escala en España. El comandante general me ha expuesto que, una vez desaparecido el peligro de posibles ataques por fuerzas chilenas y peruanas, razón de que se obligara a la *Numancia* a esta escala en Río, nuestro buque deberá partir hacia Cádiz en cuanto el estado de las máquinas lo permita. Entiende que es suficiente la metralla recibida por nuestra fragata en más de dos años de ininterrumpidas

acciones, y bien que se merece regresar a la patria. Me repitió la necesidad de entrar en dique cuanto antes, y proceder a un recorrido general de máquinas, casco y aparejo. He mostrado mi completo acuerdo con tal decisión. Así que ya saben, señores, una vez restablecida la situación normal en las máquinas, alistaremos el buque para abandonar esta preciosa bahía y navegar en demanda de la perla gaditana.

El comandante giró la vista sobre sus oficiales con una sonrisa en su boca. Debió comprobar que nuestros rostros expresaban una felicidad sin límites, por lo que remató la Junta.

—Pues eso es todo, señores oficiales. Espero que la Santa Patrona nos siga amparando entre sus faldas, y la instalación del émbolo rectificado cumpla al ciento con lo esperado. El maquinista primero jefe, don Federico, está convencido de que así será, tras la última visita girada a los talleres franceses, cuyo trabajo y profesionalidad alaba con pasión. Confío en él, sin duda, aunque debemos esperar, antes de lanzar las campanas en vuelo. De todas formas, nuestro oficial de administración —ahora se dirigía a Gerónimo Manchón— debe comenzar a prepararse para rellenar víveres, aguada y carbón hasta la galleta. Y ahora, doy por finalizada la Junta. Tomemos un merecido almuerzo.

Comimos y bebimos de extraordinario humor. Ya no se escuchaba discusión alguna entre oficiales, sino comentarios divertidos y frases entradas en calor. Una vez rematado el almuerzo con unas natillas de media luna y media taza de aguardiente de caña, me reuní con Álvaro en cubierta.

—Una maravillosa noticia. Regresamos a casa —dije con voz exultante.

—No tan maravillosa —Álvaro entonaba a la baja, mientras dirigía su mirada a las tablas.

—¿Cómo puedes decir algo así? ¿No te apetece llegar a Cádiz y saludar a la familia?

—Sin duda. Pero con entera sinceridad, prefiero seguir entre los brazos de Rosángela algunos días más.

—Por favor, amigo mío, sabes muy bien que esos brazos y sus caricias se disolverán entre las aguas, en cuanto hallamos navegado unas pocas millas. Además, ¿no tenías una jovencita medio enamorada en el Puerto de Santa María?

—Matilde. Muy guapa, sin duda, aunque algo estúpida. Y por desgracia, muy estrecha de virtudes. En nada comparable con…

—Ya vale, por todos los santos. Ahora debemos rezar por que la prueba del jodido émbolo, cuando se instale, sea satisfactoria. Es mi gran miedo.

—Espero que falle y debamos seguir aquí tres o cuatro semanas más —ahora, Álvaro sonreía.

—Así se te pudran los intestinos.

En las próximas jornadas, nos movimos con sensaciones cercanas a la inquietud, la impaciencia y el desasosiego espiritual. Porque pasaban los días sin freno, y no se observaba la gabarra del taller francés navegando en nuestra dirección. Pero ya nos dicen los libros sagrados, que todo llega en esta vida, ya sea para bien o para mal. Fue en la primera mañana del mes de agosto, día de cariz fabuloso, con sol de fuerza y ausencia absoluta del viento, cuando nuestros sueños comenzaron a hacerse realidad. Porque acababa de picar la campana de a bordo las once horas, cuando divisamos con claridad la soñada gabarra en su perezoso movimiento hacia nosotros. Y cuando ya se encontraba a menor distancia, aparecía en sus tablas, convenientemente trincado, el amor de los amores, que así puedo denominarlo sin posible error. Todos acudimos a la banda de estribor, como si fuésemos a recibir el mejor regalo soñado. De forma muy profesional, el tortugón se amarraba a proa del portalón, donde ya se encontraba preparado el aparejo real, que debía tomar el émbolo entre sus brazos de forma primorosa.

Aunque, en un principio, nos temiéramos cualquier accidente, de los muchos que acaecen a bordo en la mar, el émbolo de nuestros sueños acababa por ser depositado de forma angelical junto a la escotilla general de máquinas. Y puedo jurar por mis antepasados, que aquel cilindro refulgía como si acabase de ser fabricado en los talleres. Pude comprobar que, en un bote de garantía, también llegaban a nuestro portalón el ya famoso Antoine y un ingeniero francés, que deseaba comprobar, con nuestro permiso, la instalación del sistema. Jackes Montauban aseguró al comandante en persona, que el émbolo había quedado rectificado en completa perfección, y que nada debía saltar a la contra.

Por mi parte y en compañía de Álvaro, nos alejamos de la escena. Nada queríamos saber, hasta que la maniobra definitiva se

hubiese efectuado. Pero ambos sabíamos, que instalar el émbolo en correcta situación, necesitaba de tiempo, sabiduría y esfuerzo. En esta ocasión, el contramaestre había instalado los tres aparejos en la exacta posición, listos para tomar el elemento desde tres ángulos diferentes. Y entonces, sería necesario proceder con extrema lentitud, cuidado y máxima precisión. Por una parte, para que el émbolo encastrara perfectamente en su cilindro madre. Pero también para que no sufriera golpe alguno, que pudiera producirle algún nuevo mal. Por gracia de los cielos, tanto los maquinistas como el personal de maniobra presentaban una profesionalidad y dominio de sus respectivas áreas dignas de elogio.

Llegado el almuerzo, tomamos asiento en la cámara. Sin haberlo mencionado previamente, las conversaciones giraron sobre temas muy alejados de la preocupación que nos asistía. Invitamos a la mesa al ingeniero francés, que también comprendió la necesidad de charlar de temas intrascendentes. Y nos sorprendió con su simpatía, al ser un hombre dicharachero y divertido, con la especial ventaja de hablar un español casi perfecto. Nos declaró que había nacido y crecido en las vascongadas francesas, en un pueblecito situado a sólo dos kilómetros de la frontera. Una vez rematada la comida, nos agradeció el ofrecimiento con toda naturalidad, para pasar con rapidez a la sala de máquinas.

Transcurría la tarde, sin que tuviéramos noticias en ningún sentido y, por mi parte, sin deseos de escucharlas. Pero debían ser poco más de las ocho, cuando el sol comenzaba su definitivo declinar, cuando el segundo comandante decidió que se detuvieran los trabajos, al comprobar el agotamiento físico y mental de nuestros hombres atareados en la faena. A pesar de las protestas del maquinista jefe, que deseaba escuchar las máquinas en movimiento con mayor fruición que regresar junto a su esposa, se cerraron las luces al tope, para quedar emplazados en reanudar la faena a las ocho de la mañana siguiente.

El ingeniero francés rehusó con extrema cortesía la cena que le ofrecimos, aunque nos aseguró que en la mañana siguiente regresaría a bordo. Y entre sonrisas, nos hizo una última declaración.

—No se preocupen, señores, que todo camina por el sendero previsto. Tan sólo resta introducir el émbolo unos sesenta

centímetros, del metro y medio de su recorrido total, para que quede perfectamente encastrado en su madriguera. Espero que mañana a mediodía podamos llevar a cabo las primeras pruebas.

Aunque los nervios se mantenían en permanente recorrida, entré en sueños aquella noche como un bendito de cruces. Y en la mañana siguiente, tras un abundante desayuno que me sirvió Pablito, con abundantes tajadas de tocino churruscadas, regresé a los paseos de cubierta. Como nada se escuchaba a la contra, deduje que los trabajos se mantenían a buen ritmo. Y el aldabonazo final aconteció cuando don Federico, acompañado por el ingeniero, acudieron a la cámara del comandante, en compañía del segundo, para comunicarle que la instalación del émbolo se había llevado a cabo a la perfección. El comandante entró en preguntas.

—En ese caso, señores, ¿podemos efectuar pruebas con vapor?

—Aunque hemos encendido tres calderas, señor comandante —entraba don Federico con seguridad—, probaremos primero sin presión, accionando la palanca de movimiento. Si todo se desarrolla al gusto, como esperamos, será llegado el momento de la prueba definitiva.

—¿Qué opina, Monsieur Montauban? —preguntó el comandante al ingeniero francés.

—Pues estimo que dispone a bordo de un personal de máquinas muy profesional y con una dedicación al servicio envidiable. Y mire que he comprobado la tarea en muchas dotaciones. En mi opinión, todo saldrá a pedir de boca, como dicen ustedes.

—Ya me dijeron que hablaba nuestro idioma a la perfección, y compruebo encantado que no faltaron a la verdad. Pero si en algún momento lo desea, podemos pasar al idioma de su tierra sin problema alguno.

—Se lo agradezco, señor, pero no es necesario. Me encuentro muy cómodo hablando el idioma de Cervantes.

Las pruebas en frío, como las denominaba el maquinista, se desarrollaron con precisión y sin que saltara una ligera mota de polvo contra la cara. El émbolo entraba y salía de su recorrido sin problema a la vista o al oído. De esta forma, entrados en la tarde, llegó el momento del ensayo definitivo. Una vez con tres calderas en función, y con el necesario permiso del comandante, se comenzó a inyectar vapor a los cilindros. Y fue el momento en el que, desde

cubierta, pudimos escuchar el clásico y lento sonido de las bielas en retorno, una música que nos pareció más placentera que la mejor de las óperas. Teniendo en cuenta que nos encontrábamos en situación de fondeo y sin amarrar en firme, apenas se concedió a la hélice dos revoluciones por minuto, de las 54,5 que podía llegar a desarrollar. Y con el personal de maniobra alistado, por si fuera necesario corregir el fondeo.

Las pruebas, aunque de escasa monta y con toda la precaución posible, resultaron más que satisfactorias. El émbolo ejercía su recorrido completo sin chillido de rasgueo ni soflama particular. Como es lógico, todo eran sonrisas entre el personal de máquinas, entre el que incluíamos a los dos franceses. Éramos conscientes de que la verdadera prueba llegaría en la mar, atizando la máxima presión de vapor y revoluciones de la hélice al tope de marca. Pero confiábamos que, en la jornada siguiente, si se autorizaba, pudiéramos llevarlas a cabo. La moneda quedaba lanzada al aire, pero con muchas posibilidades de que marcara la cara deseada.

Feliz como un niño con rongigata en la mano, aquella noche dormí por largo y en bendita quietud. Entre ronroneos de placer, soñaba que, en pocos días, podríamos abandonar definitivamente el continente americano y aproar hacia nuestro más querido destino. La bahía de Cádiz en todo su esplendor se me abría con detalle en la imaginación, mientras disfrutaba por adelantado de lo que allí me esperaba.

13. Proa al mundo

Como se nos había anunciado la salida definitiva para el 14 o 15 del presente mes, en la tarde del día 13 llevamos a cabo nuestra formal despedida de las primas brasileñas, a las que adoramos sin límite durante varias jornadas. En realidad, habíamos planeado la velada festiva para la tarde anterior, pero debimos posponerla por entrar de guardia Álvaro. Y aunque esperábamos una corta función, al deber salir a la mar en la mañana siguiente, pasaban de las cuatro horas matinales cuando abandonábamos la mansión playera y tomábamos un carruaje hacia el embarcadero. Nos reintegramos a bordo una hora después, con las fuerzas estragadas y los pensamientos en rojo. Porque los últimos ataques de nuestras insaciables amigas se sucedieron, hasta que no disponíamos de un solo gramo de energía.

Tras haber dormitado un par de horas y todavía con las fuerzas en cuelgue de desmayo, se abrían las primeras luces del día 14 de agosto, cuando el comandante pasó al buque insignia para comentar con el jefe de escuadra Méndez Núñez las novedades de las acciones llevadas a cabo a bordo en situación de fondeo, así como solicitar su permiso para realizar las pruebas de mar. La autorización se le concedió con rapidez. De esta forma, con el buque en situación de listos para salir a la mar, el comandante ordenaba levar las anclas. Como no se quería forzar un mínimo pelo la situación y realizar las pruebas poco a poco, un remolcador nos sacó cabeza a la mar, donde ya las máquinas comenzaron a hacer girar la hélice con la mínima presión.

Sentimos una enorme satisfacción al comprobar que, conforme se aumentaba, de forma muy gradual y con el ánimo en suspenso, la presión de vapor y las revoluciones aplicadas a la hélice, no se producía efecto negativo alguno. Cuando alcanzamos las treinta revoluciones, el siseo en la máquina y el andar del buque se acompasaban a la perfección, sin producir ruidos anormales. Pero aunque don Federico debiera apretar los puños y sudar sangre en

gotas amargas, el comandante continuó aumentando la presión, hasta alcanzar las cincuenta revoluciones. Entrábamos en el momento culminante, las vibraciones habituales no marcaban diferencias con la normalidad, y tras una hora de navegar con las máximas revoluciones en la hélice, quedamos con el ánimo elevado a las nubes.

Tras cinco largas horas de pruebas, marcha avante y atrás, caña a la vía y metida a las bandas a tope, el comandante decidió regresar a puerto. Y como nos comunicó en el puente de gobierno a los oficiales presentes, era su intención informar al comandante general de la escuadra, rellenar algo más de carbón, operación comunicada con anterioridad a las autoridades del puerto, y abandonar definitivamente Río de Janeiro con las primeras luces de la siguiente jornada.

El comandante general aprobó una a una las decisiones tomadas por nuestro comandante. No obstante y como una precaución más, le recomendó una derrota barajando en principio la costa brasileña hacia el norte, hasta hacer escala en Bahía de Todos los Santos. Posteriormente, si, como esperábamos, se mantenía la máquina al ciento, cruzaríamos el océano Atlántico, para entrar en Puerto Grande de San Vicente, en la colonia portuguesa de Cabo Verde. Esta segunda escala se solía efectuar por los buques españoles, dada su disponibilidad de proporcionar un excelente carbón en todo momento, con casi nula burocracia y escasa espera, así como un precio de las piedras más que asequible.

Cuando el comandante regresó a nuestro bordo, con rastros de felicidad y orgullo en el rostro, nos comunicó la decisión final en nueva Junta de Oficiales.

—Bien, señores, como les había adelantado, con las primeras luces de mañana, levaremos las anclas de forma definitiva, y abandonaremos esta maravillosa bahía que los nativos llaman de Guanabara. Siguiendo el consejo del jefe de escuadra Méndez Núñez y en sabia prevención, barajaremos la costa brasileña hacia el Norte, para hacer escala en Bahía de Todos los Santos, un puerto de garantía y resguardado, que popularmente se comienza a llamar como Salvador de Bahía, o Salvador a secas. Si nuestra máquina continúa en perfecto funcionamiento, tal y como esperamos, rellenaremos de carbón una vez más. Porque es mi intención

atravesar el océano en base a la máquina, auxiliado por el aparejo cuando las condiciones de viento lo permitan. Cruzaremos con rumbo directo hacia la colonia portuguesa de Cabo Verde, para tomar el Puerto Grande de San Vicente, la segunda isla más importante del archipiélago, con muchas facilidades de carboneo.

Parecía que el gran señor finalizaba su charla, cuando decidió exponer un nuevo dato.

—Para orgullo de toda la dotación de este buque bajo mi mando, se hará pública de inmediato una carta que me ha dirigido el comandante general esta misma mañana. Les leeré un par de párrafos, que estimo de especial interés —el comandante extraía unos pliegos de su casaca y los alisaba con especial esmero—. Da comienzo con estas palabras:

Al llegar V.S. a Cádiz con ese buque, habrá finalizado una campaña, que refleja tanta honra sobre los que tomaron parte en ella, que el solo recuerdo de haberla verificado es una compensación más que suficiente de las privaciones, peligros y sufrimientos de toda especie porque ha tenido que pasar la valiente, subordinada e inteligente dotación de la fragata Numancia.

Yo espero además que la Reina, el gobierno y el país entero, dando a la campaña todo el mérito que en sí tiene, sabrán premiar de una manera expresiva tan distinguidos servicios.

—Continúa la carta con elevados elogios de todo tipo para mi persona y dotación. Y finaliza con este párrafo que les leo:

Por hoy me limitaré a desear a ese buque un próspero y rápido viaje, y que terminado este, puedan todos los individuos de su dotación encontrar en el seno de sus familias y en reconocimiento y respeto de sus conciudadanos, la envidiable recompensa que tan merecida tienen por sus verdaderamente distinguidos servicios.

Sírvase V.S. hacerlo así presente a todos, oficiales, marineros y soldados; y admitir también la expresión de mis sentimientos de cariñoso afecto y de la más distinguida consideración. Dios guarde a V.S. muchos años. Río de Janeiro, 15 de agosto de 1867. Casto Méndez Núñez.

El comandante dobló los pliegos, para introducirlos nuevamente en su casaca. Se le veía realmente emocionado al leer las palabras

de quien, además de jefe, consideraba como un verdadero amigo. Largó por fin su sentencia definitiva.

—Estas palabras que nos ha dirigido el comandante general de la escuadra, expresan a la perfección el carácter y personalidad de este jefe, bajo cuyas órdenes nos ha tocado en suerte servir. Pero regresando al tema que nos ocupa, debemos carbonear una pequeña cantidad, teniendo en cuenta que don Federico me ha indicado, que ha dispuesto de un espacio libre en el pañol de máquinas, para que se puedan estibar sacos de carbón con un total cercano a las doscientas toneladas. Aunque no me guste mucho la nueva, confío plenamente en nuestro maquinista jefe. Esto quiere decir, que saldremos a la mar con una cantidad de piedras como jamás habíamos embarcado. Como es lógico pensar, estos sacos citados serán los primeros en ser consumidos. Si en el trayecto hasta Bahía de Todos los Santos nos sopla ese bendito sudeste que se espera, fresco o frescachón de fuerza, podremos conseguir un andar cercano a las trece millas con las máquinas a máxima potencia y volando el aparejo. Por el contrario, el andar se reducirá a las ocho millas con la máquina a consumo económico, con dos calderas y aparejo a favor, y un consumo diario de 36 toneladas de carbón. En estos momentos, nos encontramos rellenos de víveres al tope y aguada en firme, listos para afrontar la última travesía. Y nada más, señores, preparen el buque a conciencia, que poco nos resta para regresar a casa, si la mar no dicta sentencia en contra.

Cada uno se reintegró a su puesto, para verificar las últimas disposiciones y salir a la mar con todas las garantías a la mano. Posiblemente debido a las emociones sufridas, tanto Álvaro como yo parecíamos haber recobrado en gran parte el vigor perdido. Hablamos poco después en cubierta. Y me extrañó contemplar la triste mirada del buen amigo, que achaqué al desmadejamiento sufrido en la noche anterior.

—Eleva la moral Álvaro, que ya se acerca el momento culminante de nuestro regreso.

—Con toda sinceridad, Pablo, te juro que quedaría encantado en estas aguas, cerca de mi querida Rosángela, durante algunos días más. ¡Qué mujer, santo Dios! No encontraré otra igual.

—Siempre dices lo mismo, becerro. Encontrarás muchas más, no te quepa duda, y las caricias de Rosángela pasarán a ser un bello

recuerdo, como tantas otras gozadas anteriormente. No olvides a nuestras amigas de Papeete, únicas en su género.

—Es posible que tengas razón. Pero en España no será tarea sencilla encontrar sustituta.

—Como siempre aseguras, debemos enfocar cada problema en el momento que aparezca, amigo mío. Por mi parte, aunque mucho he gozado con Raimunda, ya la he olvidado y solamente pienso en Margarita.

—Y dale con la matraca.

Todas las encomiendas del comandante se llevaron a cabo con precisión y rapidez. El maquinista jefe mostraba sonrisa de cuadro, al comprobar que había conseguido aumentar el cargo de piedras negras en doscientas toneladas largas, un ligero carboneo que efectuamos en escaso tiempo. De esta forma, una vez adelantado ligeramente el almuerzo, nos dispusimos a abandonar nuestra querida bahía, como la denominaba Álvaro.

Entrados de lleno en la tarde, tras sufrir algunos retrasos inesperados, como la última prueba del cabrestante de proa, por fin escuchamos la voz de mando del comandante, que declamaba con fuerza desde el puente de gobierno.

—¡Proa! ¡Leva!

Comenzaron a escucharse los clásicos silbatos del contramaestre en órdenes firmes, así como los propios de la cadena al ingresar en su caja. Pensaba que cuando las anclas zarparan del fondo, significaría el adiós definitivo a la bahía de Guanabara. Por fortuna, el cabestrante no volvió a torcer la madeja, y ambas anclas asomaron en superficie sin elementos adosados. Fue en ese momento, cuando el contramaestre gritó a pulmón.

—¡Anclas de babor y estribor arriba y claras!

Llegado el momento definitivo, el comandante ordenó máquinas avante a mínima potencia, régimen suficiente para gobernar el buque con la necesaria confianza. Debimos parar, dar atrás con la caña cambiada y nueva marcha avante, para enfocar en libre la bocana, formada entre Río de Janeiro y Niteroi. Poco después, dejábamos a escasa distancia por babor el fuerte de Imbui, todavía con obras de finalización a la vista, mandado construir por orden del emperador Pedro II, que ofrecía nombre a la instalación. En la distancia, por la banda contraria, se dibujaban las arenas doradas

de la inmensa playa de Copacabana, una de las más apetecidas por la población llana, y el reflejo lejano de las aguas de la Lagoa [74].

Una vez en mar abierta, seguimos proa a levante hasta alcanzar el cabo Frío, momento en el que caímos a babor en franquía, para comenzar a barajar la costa. Como el soplo se ceñía a los tratados, y se mantenía entablado en firme del sudeste y fresco de fuerza, se ordenó régimen medio de máquinas y el aparejo arriba sin velas altas. Deberíamos navegar poco más de setecientas millas, para alcanzar nuestro primer destino, Bahía de Todos los Santos, distancia que podría ampliarse si el comandante ordenaba separarnos de tierra en prevención de una segura navegación. Y como ya entrábamos en la anochecida, así lo efectuó el gran señor, cuando el segundo lo relevaba en el puente.

—Segundo, manténgase a unas diez millas de costa, hasta que nos alumbren las próximas luces.

—Quedo enterado, señor.

Una vez tanto avante con el cabo de Sâo Tomé, tal y como aparecía nombrado en las cartas brasileñas que habíamos adquirido, ajustamos la proa un par de cuartas a babor, para poder reconocer los puntos más significativos de la costa. De esta forma, pudimos avistar con cierto detalle Vitoria. La ciudad, fundada en 1551, se localizaba en una pequeña isla dentro de una atractiva bahía. El comandante, que la había visitado años atrás, ensalzó su tranquila vida y, de forma especial, el edificio del palacio Anchieta. Poco más pudimos observar, porque el gran señor ordenó máquina a máxima potencia, volando al tiempo el aparejo. Y no se trataba de prisas por culminar aquella primera escala, sino también de probar las máquinas a conciencia.

Una vez a la altura de nuestro primer destino, el comandante ordenó, sin mudar el gesto ni preguntar al oficial de derrota, proa entre bocas para penetrar en la bahía. Si en principio se aventuraba como peligrosa para la navegación, el gran señor nos comunicó que se podían rascar las piedras al palmo. Y como especial recompensa, nada más abordar las aguas interiores, se observaba un muelle de nueva construcción y tamaño gigantesco, inundado de carbón en toda su extensión. Dos vapores se encontraban atracados con sus plumas en carboneo. Y sin dudarlo, una vez con el piloto práctico a bordo por petición de señal, atracamos tras ellos para iniciar

nuestro trabajo.

Todos nos mostrábamos encantados. En primer lugar, por la facilidad de carboneo y excelente aspecto de las piedras que embarcábamos. Pero también al divisar una encantadora ciudad, con un porcentaje elevado de reminiscencias coloniales, que le ofrecían una especial belleza. Presumía de haber sido capital de Brasil y ciudad que más tiempo había ostentado tal privilegio hasta el momento. El comandante nos señalaba los puntos más importantes de la antigua capital, donde destacaba el barrio del Pelourinho, en la parte vieja. Nuestro gran señor, que parecía encantado al rememorar viejos recuerdos, nos explicó su procedencia.

—Aunque en la actualidad sea zona muy comercial y de atracción al visitante, la palabra pelourinho procede de una enorme piedra colocada en el centro de una plaza. En general, y me refiero a casi todas las ciudades brasileñas, allí eran expuestos y castigados los criminales. Pero especialmente en esta ciudad, en el Pelourinho eran maltratados con azotes los esclavos que se habían hecho merecedores de las penas. Sin embargo, cuando se acabó el periodo colonial, ya les digo que se ha convertido en una zona muy atractiva y cultural. Bueno, en España esas plazas con parecidos fines se denominaban Rollo. En una columna de obra se amarraban los asesinos, maleantes o los condenados a vergüenza pública. El gobernador general, Tomé de Sousa, fue el primer portugués en ejercer tan alto cargo y que verdaderamente se enamoró de esta localidad. Se comenta que, cuando recibió la noticia de que llegaba su sustituto, dijo con voz entrada en pena:

¿Ves esto? La verdad es que anteriormente se me hacía la boca agua cuando pensaba en ir a Portugal, pero ahora, no sé por qué, se me seca la boca hasta tal punto, que quiero escupir y no puedo.

—Bueno, señores, esto es todo de momento. En cuanto acabemos de carbonear, saldremos a la mar para aproar a nuestro nuevo destino.

Y así lo hicimos. Aquella misma tarde, abandonamos la antigua capital brasileña y, una vez en mar libre, aproamos hacia levante en nuestra nueva derrota, que debía cruzar el antiguo mar del Norte, ahora denominado océano Atlántico.

Como he dicho en páginas anteriores, la suerte se había colgado de nuestra espalda con remaches de fuerza, y no parecía desear despegarse una pulgada. El comandante ordenó al oficial de derrota aproar hacia nuestra última escala, a rumbo directo y en navegación ortodrómica[75], lo que nos podía suponer una notable disminución en las millas a recorrer. De esta forma, salíamos desde los trece grados de latitud Sur, para llegar a las islas de Cabo Verde en los catorce grados de latitud Norte. Deberíamos cruzar de nuevo la línea equinoccial, pero como ya la habíamos atravesado en más ocasiones durante nuestra operación, no se prepararon los especiales actos, más habituales al cruzar el Ecuador de Norte a Sur.

Como norma general puedo asegurar, que llevamos a cabo una navegación de las que suelen denominarse en la mar como *de damas en falúa por Aranjuez*. Los vientos nos fueron favorables en el hemisferio Sur, normalmente un soplo fresco e incluso frescachón en rachas del sudeste, hasta cruzar el equinoccio, momento en el que, tal y como esperábamos, nos aparecieron los habituales Alisios del Norte. Como norma inquebrantable, cruzamos la zona de calmas, el famoso *mar de los caballos*, con inusitada rapidez, en base a la máquina a máxima potencia. Se trataba de una maravillosa sensación, recordar lo que tantos buques de vela habían sufrido en esas aguas.

Una vez traspasada la zona en la que no suele aparecer ni un miserable vahajillo[76], y entrados en aguas donde imperan los Alisios contrarios, el empleo del trapo quedó limitado a muy contadas ocasiones, mientras la máquina machacaba a marcha variable, de acuerdo con las millas restantes y existencias de carbón a bordo. Para colmar las venturas, que nos caían día a día sin merma, no aumentó el número de enfermos enclaustrados en la torre de proa a causa de la maldita viruela. Pero también las artes de pesca dieron su fruto como jamás había observado. Tiburones, dorados, peces limón y otras especies desconocidas entraron en los anzuelos, para alegría de la puchera general. Porque como aseguraba el contramaestre, no se puede hacer asco a ninguna pieza que se extrae de la mar, salvo a los culebrones verdes que portan veneno en su sangre. Todo es bueno para la perola general, condimentada con sal y vinagre.

El único momento en que se nos rompió la deliciosa rutina que

manejábamos a bordo, nos acaeció recién atravesada la línea ecuatorial. Habíamos entrado en el primer día del mes de septiembre, cuando, a media mañana, el vigiador cantaba con fuerza:

—¡Restos de buque, tres cuartas a estribor!

El oficial de guardia ordenaba de inmediato, como era norma habitual, que el guardiamarina de guardia en cubierta trepara a la cofa del palo mayor, para aumentar la información. Aunque los presentes en el puente de gobierno dirigíamos nuestros anteojos con especial interés en la dirección marcada, nada avistábamos todavía, cuando el caballero Ordóñez explicaba los detalles que divisaba desde su especial posición.

—¡Restos de naufragio por la amura de estribor! ¡Tablas sueltas, mobiliario, enseres indeterminados y un bote a la deriva, posiblemente con náufragos a su bordo!

El comandante, posiblemente al escuchar la noticia desde la balconada de su cámara, que rompía su aburrimiento, aparecía en el puente de gobierno y ordenaba sin dudarlo.

—Toda a estribor, hasta alcanzar la dirección marcada. Máquina a máxima potencia.

—Enterado, señor comandante —contestaba el teniente de navío Lahera.

Nuestro buque parecía dar un salto avante, al responder las máquinas con rapidez a la orden comunicada. Y pocos minutos después, comenzábamos a divisar desde el puente de gobierno algunos restos que se mecían con indolencia sobre las aguas. Con cierto detalle comenzaron a aparecer en el horizonte cercano algunas mesas, sillas, bagajes sueltos, tableros y, un poco más allá, un bote pequeño, en el que todavía no podíamos reconocer su contenido. Una vez a la altura central de los restos, se ordenó parar la máquina. Fue el momento en el que se comprobó la presencia de tres cuerpos en el interior del bote. A la vista de su terrible aspecto, los creíamos fallecidos, hasta comprobar que uno de ellos movía su brazo derecho con extraordinario esfuerzo.

Dimos al agua con rapidez el bote de rescate de estribor, que se mantenía con buena mar de forma permanente sobre sus pescantes. Y en escaso tiempo, comprobamos cómo el cabo de mar Valerio, de extraordinaria fortaleza física, extraía los cuerpos de los náufragos

para pasarlos a nuestra embarcación. Con la debida diligencia, el patrón se dirigió a nuestro costado, hasta atracarse en la zona deseada. Gracias al benéfico estado de una mar cuajada en plata, los embarcados en el bote siniestrado fueron trasladados a nuestro bordo por la escala de gato, aunque se debieran sufrir hombros de penas. Una vez los náufragos en la cubierta, la dotación del bote regresó a la escena, para rescatar los enseres que se consideraran útiles.

Me encontraba en cubierta a pie de obra, con el cirujano primero a mi lado, cuando pude comprobar que uno de los rescatados, vestido con una destrozada levita verde, intentaba hablar sin conseguirlo. Los otros dos, posiblemente marineros del buque, se encontraban muertos o inconscientes. Me acerqué al primero e intenté escuchar sus palabras.

—Hemos naufragado por causa de… Por favor, las monedas…

—No hable y manténgase en calma —decía el cirujano, que comenzaba a auscultarlo—. Se encuentra muy débil y debe guardar fuerzas.

Tras comprobar el estado de los otros dos cuerpos, nuestro galeno elevaba su opinión al segundo comandante, situado a mi lado.

—El hombre de la levita, que debe ser un pasajero, se encuentra sin lesiones a la vista en un primer examen, pero con una extrema debilidad y ligeramente deshidratado. Espero que se recupere con rapidez. De los otros dos náufragos, marineros del buque siniestrado sin duda, uno de ellos ha fallecido, posiblemente hace pocas horas. El segundo marinero se mantiene inconsciente, con rotura abierta de tibia, pérdida de mucha sangre y un pronóstico incierto, de momento. Con su permiso, segundo, ordenaré que trasladen a los dos hombres con vida a la enfermería. El cadáver queda a disposición del señor comandante.

—Muchas gracias, Oliva.

Aquella misma tarde, el cirujano nos informó con detalle de la situación. El buque siniestrado, de bandera portuguesa, era el vapor *Jorge d'Oliveira*, con porte superior a las mil toneladas y matrícula de Lisboa. La pérdida del barco se había producido a causa de un terrible incendio, sufrido durante la pasada noche en la sala de calderas, que no había podido ser sofocado, por tomar proporciones

gigantescas con extraordinaria rapidez. Al encontrarse casi toda su dotación descansando, habían perecido en su mayor parte, al hundirse en muy escasos minutos. Por desgracia, el náufrago rescatado con vida, marinero Joao Gomes, había fallecido a mediodía, por causa de la tremenda pérdida de sangre. Aquella misma tarde, los cuerpos de los dos marineros que habían perdido la vida, fueron entregados a la mar con la debida y respetuosa ceremonia, en oficio llevado a cabo por nuestro capellán y con la dotación formada en cubierta.

Por fortuna, el pasajero, un hacendado portugués llamado José Antonio Lopes de Moura, se había recuperado con extraordinaria rapidez y, en la siguiente jornada, fue dado de alta en la enfermería. Como norma de habitual cortesía, era invitado a nuestra mesa en la cámara de oficiales para el almuerzo. Dado el penoso estado de su vestuario, le conseguimos ropa apropiada, comenzando por una levita de mi propiedad. Nos relató su penosa experiencia.

—En primer lugar, señores, deseo agradecer al comandante y dotación que me hallan salvado la vida, así como el trato tan afectuoso recibido hasta el momento. Siempre quedaré en deuda con ustedes, de forma especial con el alférez de navío Pablo Descallar, a quien debo esta magnífica levita —sonrió con desmayo en mi dirección—. Como pueden suponer, he sufrido una experiencia horrorosa. Todavía me cuesta creer, que haya sido el único superviviente de tan terrible accidente. Todo se conjugó a mi favor. Como duermo poco y mal, en el momento de declararse el incendio me encontraba en cubierta, fumando y observando las estrellas. Gracias a esa situación, cuando el marinero Gomes, desgraciadamente fallecido, consiguió dar un bote al agua, me lancé a él casi sin esperanzas. Creo que ha sido la Santísima Virgen la que ha decidido que navegaran en la dirección soñada, y llegaran en disposición de recogerme, cuando ya creía perdidas todas las fuerzas. Pero debo comentarles mi pequeña historia desde más atrás. Me encontraba en Lisboa, tras haber vendido todo mi patrimonio y sufrido un desengaño amoroso de los que dejan huella eterna. Pensaba comenzar una nueva vida, al haber adquirido una extensa hacienda de caña de azúcar en las inmediaciones de la localidad de Vitoria. Bueno, en realidad, se encuentra situada a unos sesenta kilómetros de dicha ciudad. Con el dinero sobrante de

las ventas, y gracias al consejo de un querido primo, anticuario afamado en la capital lusa, adquirí una colección de monedas de oro portuguesas, de los siglos XVI y XVII. De esta forma, no sería necesario transportar una abundante cantidad de dinero en metálico. Me aconsejó venderla en el Brasil, donde podría conseguir un precio doble al pagado en Lisboa. Iluminado por el Altísimo, dicha colección la llevaba al cinto en una bandolera bien amarrada bajo la ropa, por miedo a un robo durante la noche. Y he conseguido salvarla al ciento y mantenerla en mi poder. El cirujano de a bordo se hizo cargo de ella al examinarme en la enfermería, y me la entregó al darme de alta. No saben cómo se lo agradezco. Señores, les debo la vida y gran parte de mi hacienda, porque con el producto de la venta pensaba comenzar a explotar la propiedad. Siempre les guardaré en mis corazones, pueden estar seguros.

Se detuvo para tomar fuerzas, mientras bebía un generoso trago de su vaso de vino.

—Como me ha expuesto el cirujano que se dirigen hacia Cabo Verde, allí desembarcaré. Por una parte, no quiero continuar siendo un estorbo para ustedes. Pero, al mismo tiempo, esperaré en la colonia portuguesa hasta tomar un buque que se dirija hacia Río de Janeiro, u otra localidad cercana a Vitoria. Comienzo una nueva etapa de mi existencia, posiblemente una segunda vida. Porque cuando se está tan cerca de perderla, los problemas mundanos se empequeñecen hasta casi desaparecer. En fin, brindo por todos ustedes y por su generosidad —alzaba su copa con decisión—. Y de nuevo les agradezco, que me hayan concedido la oportunidad de una nueva vida.

Bebimos todos, sorprendidos de que nuestro nuevo amigo hubiese recobrado las fuerzas con tal prontitud. Se aparecía como un hombre fuerte, de esos capaces de entrar en gallera sin amilanarse una mota. Y era tanta su felicidad al encontrarse todavía con vida, que disfrutaba con todos los detalles de a bordo. Con el paso de los días, aumenté mi confianza en él y trazamos largas conversaciones, en las que nos contamos las respectivas vidas. Y en verdad que habíamos atravesado una situación sentimental bastante parecida, al perder el primer amor de forma tormentosa.

Nuestra navegación continuó a buen ritmo, aumentando el régimen de máquinas, conforme cerrábamos distancia con las islas

que componen la colonia portuguesa de Cabo Verde. Por fin, entrados en el décimo día del mes de septiembre, divisamos las moles volcánicas depositadas sobre las aguas, que forman parte de las denominadas como islas de Barlovento. Enmendamos el rumbo en dos cuartas a babor, con objeto de dirigirnos hacia las más septentrionales. Y una hora después, se nos aparecían con claridad las islas de Antao y San Vicente. Un nuevo y ligero cambio de rumbo a estribor, nos permitió acabar por reconocer con claridad la bahía de Puerto Grande de San Vicente, nuestro destino, situada en la costa noroccidental de la isla.

La bahía presentaba una extensión semicircular digna de mérito, como perfecta cueva esculpida por la mar durante miles de años. Y como era fácil deducir, al ser empleada por tantos buques en su carboneo hacia las Indias, el tenedero se presentaba magnífico de madre y con sondas benéficas. En la bahía de Porto Grande destaca la ciudad más importante de la isla, Mindelo. Gracias a ella, San Vicente se definía como la segunda ínsula en población de la colonia portuguesa.

Quedaba evidente a la vista, que se mantenía la importancia de bahía y puerto para efectuar relleno de carbón. En aquellas primeras horas de la mañana, pudimos comprobar la presencia de siete buques, tres portugueses, tres británicos y uno francés, dos de ellos de pequeño porte, amarrados en el puerto, mientras el resto se mantenía en situación de fondeo. Nosotros, sin dudarlo, escogimos una posición libre y desahogada en la bahía, largando las anclas en un fondo de arena y cascajo, con quince brazas de profundidad.

Como el sistema de carboneo parecía funcionar con milimétrica coordinación, de acuerdo con los datos expuestos en el derrotero, media hora después de nuestro fondeo se acercaba a nuestro buque un bote de piloto práctico, acompañado de un asentador. En escasos minutos, el maquinista llegaba a un acuerdo para rellenar las carboneras al tope, así como la necesidad de un aljibe para refrescar la aguada. El contador también encargaba cajas de fruta, pescado fresco y tabaco. Escasa cantidad porque nos restaban pocas singladuras por la proa, hasta alcanzar la bahía gaditana.

Debimos esperar una jornada entera, que se nos hizo interminable como manga de culebra, para que, con las primeras horas de la siguiente mañana, una gabarra de muy generoso porte

se acercara hasta nosotros con piedras negras hasta los lomos, y pudiéramos comenzar la función. Por fin, se cerraban las luces del día, cuando dimos por finalizadas las operaciones de carga en todas sus facetas. El maquinista se sentía encantado con la calidad de las piedras, así como el contador con los elementos adquiridos. Por mi parte, pude conseguir picadura de tabaco, cuya existencia había finalizado hasta las hebras. Felicidad total entre buitres y águilas. Porque nadie podía olvidar que, en escasas jornadas, arribaríamos a nuestra patria. Y para mi sorpresa, hasta Álvaro mostraba sonrisa de cuadro, sin acordarse ya de su *namoradinha* Rosángela.

En la mañana siguiente, levamos anclas y aproamos por derecho hacia nuestro definitivo destino. Como ya el calor entraba en deudas de sofoco, se largaron todas las mangueras de viento y el ventilador mecánico entró en función. El comandante decidió barajar la costa africana a corta distancia, para pasar entre las islas canarias más orientales y las arenas saharianas. Debíamos recorrer unas mil seiscientas millas, una distancia que navegamos en nuestros pensamientos una a una, descontando las que restaban por alcanzar nuestro destino.

Como todo llega en esta vida, aunque en ocasiones se contemple como condición inalcanzable, con las primeras horas del día 20 de septiembre de 1867, reconocimos, emocionados hasta las perneras, la incomparable bahía de nuestros sueños. Aunque en diferentes colores, se trataba de la misma que habíamos abandonado, llenos de esperanzas, el día cuarto de febrero de 1865. Tal condición de fechas nos permitía asegurar, que regresábamos a casa dos años, siete meses y dieciséis días después de la partida, una comisión de mar y guerra prolongada en el tiempo.

Nada más fondear en la bahía, el cirujano, acompañado del segundo comandante, bajaron a tierra para exponer a la capitanía del puerto nuestra situación sanitaria. Y en un par de horas, nos llegaba la orden de enmendar el fondeadero y largar las anclas en la zona denominada como *círculo de cuarentena*, que en la carta náutica se dibujaba con claridad. Asimismo, se preparaba el desembarco de los seis infectados, manteniendo todas las normas de seguridad epidémica. Aunque no esperaba que a la fragata se le impusiera una incomunicación alargada, nos notificaron la prohibición de tocar tierra hasta pasados quince días. Al parecer,

era el tiempo que las normas marcaban para una situación como la nuestra, y el comandante la aceptó sin rechistar. Para elevar nuestra moral, el gran señor nos comunicó en la última Junta de Oficiales, que había llegado un escrito de Capitanía General, en el que se nos concedía de forma oficial la licencia de dos meses para todos los miembros de la dotación, en cuanto tocáramos tierra. Aunque ya conocíamos la decisión, se nos inundó de alegría el pecho.

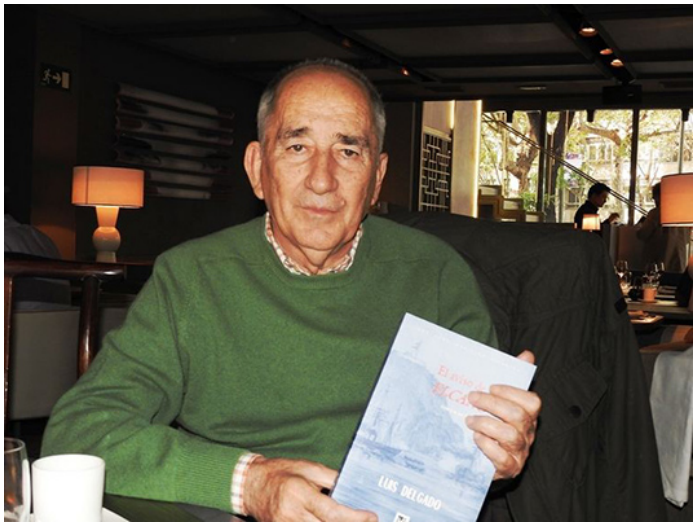
Conforme transcurrían los días, mordía uñas y puños en tenebrosa desesperación. Porque era consciente de que a pocos metros, en el puerto, estarían esperándonos las familias de Álvaro y la mía. Bien saben los dioses de la mar, que rompía piñatas en la cabeza, impaciente por encontrarme junto a mi madre y, de forma especial, aunque parezca injusta, con el rostro de Margarita.

Cuando nos encontrábamos en la segunda semana de forzada reclusión, tanto Álvaro como yo recibimos una inesperada alegría. Nos encontrábamos de charla en la toldilla, cuando se nos avisó de la presencia de una falúa con insignia de teniente general de la Armada. Y la sorpresa se elevó hasta las cintas, cuando reconocimos a bordo a mi tío Francisco, a mi madre y a los padres de Álvaro, acompañados de Margarita. Como no debían acercarse en demasía, nos saludamos con los brazos, gozando de una emoción como no recordaba haber disfrutado a lo largo de mi vida. Margarita me saludaba también, con la turbación grabada en su rostro. Y por la Santísima Patrona, que la encontré más bella que nunca. Deseaba abrazarla hasta desmadejar sus huesos, empresa que no podría llevar a cabo, hasta conseguir un aparte beneficioso.

Hay quien asegura, que la felicidad completa no existe en esta vida de tormentos. Juro una y mil veces, que tal declaración no es cierta. Al menos, yo la sentía recorrer por mis carnes en aquellos momentos al galope tendido. Qué gran placer.

LUIS M. DELGADO BAÑÓN

Cartagena, 17 de mayo de 2020



LUIS M. DELGADO BAÑÓN (Murcia, 8 de enero de 1946) es un escritor y militar español, capitán de navío del Cuerpo General de la Armada Española.

Entre sus obras destaca su proyecto, aún en curso, de escribir una serie de 56 novelas que ilustren sobre la historia naval de España entre el momento de su mayor esplendor, durante la segunda mitad del siglo XVIII, hasta la Guerra Civil Española de 1936-1939. Su interés principal en la escritura de esta serie es el de llenar un hueco necesario en la narrativa histórica española que hace muchos años ya han cubierto otras naciones que rememoran con orgullo su historia naval, en especial los británicos quienes, siendo excelentes novelistas, no reflejan adecuadamente siempre la realidad de las armadas desde el punto de vista naval e histórico, según Delgado Bañón, por falta de la adecuada investigación historiográfica, y tienden a denostar las de otros países ocultando a menudo los fracasos, no pequeños, de la *Royal Navy*. El autor, que reivindica la importancia de la historia de la Real Armada en el pasado de España, es un gran conocedor de sus hechos que ha sido director del Museo Naval de Cartagena y delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval en el Mediterráneo durante trece años. La serie se denominada *Una saga marinera española*.

Además de las de la Saga marinera, Luis Delgado Bañón es autor de otras novelas anteriores como *Jasna* (1997), *Las perlas grises (1998), Los tesoros del general (1999),* La tumba del Almirante (1999), *Aventuras y desventuras de un galeote* (2000), *El diamante del III Reich* (2000) y *Operación 2001: Gibraltar español* (2001).

Ha publicado numerosos artículos historiográficos en diversas revistas de su especialidad nacionales y extranjeras, y es autor de los ensayos históricos *Gibraltar 1704-2004: tres siglos de desidia, humillación y vergüenza* (2004) y *Antonio de Escaño, antes y después de Trafalgar* (2005), publicación esta última vinculada a la exposición del mismo nombre que comisarió el autor junto con Arturo Pérez-Reverte en conmemoración del combate de Trafalgar.

Notas

[1] En el mes de noviembre de 1882, los restos de los caídos españoles fueron exhumados en la isla de San Lorenzo, y transportados a bordo de la balandra *María Luisa* hasta el cementerio de Lima. Depositados con los debidos honores en el panteón previamente preparado, la cripta funeraria fue sellada con una losa en la que aparecía el texto: *A los héroes españoles de El Callao*. < <

[2] Tahití. < <

[3] Voz que ofrece el contramaestre de proa, cuando las anclas han aparecido en la superficie, sin impedimentos añadidos. < <

[4] Observar la altura del sol en su máximo desarrollo, para conseguir una buena situación del buque. < <

[5] Altura de toda la arboladura del buque, incluidos masteleros, contada desde la superficie del agua hasta los topes. < <

[6] Se entiende por *singladura* en la mar, al intervalo de veinticuatro horas que, ordinariamente, comienza a contarse al entrar en un nuevo día. < <

[7] Con la expresión habitual de *largar hasta las pañoletas de los oficiales*, se quería expresar que se largaban todas las velas disponibles a bordo sin prevención alguna, dado el escaso viento reinante. < <

[8] Debe entenderse como cuatro a cinco nudos de velocidad. < <

[9] Vientecillo sumamente suave, que apenas despunta de la superficie. < <

[10] Se refiere a la leyenda del *mar de los caballos*, cuando en la zona de calmas las dotaciones acababan por arrojar dichos animales por la borda, al no poderles ofrecer forraje y agua. Una vez ahogados, acababan por flotar sobre las aguas, a la deriva y en gran número. < <

[11] La rosa de los vientos se divide en 32 cuartas. De esta forma, una cuarta equivale a 11,25 grados. < <

[12] Señales por banderas cifradas, que solamente al comandante del buque se entregaban. < <

[13] Normalmente, a bordo se navegaba a dos guardias, denominadas como de babor y estribor, compuestas cada una por la mitad de la marinería. < <

[14] La escala de los vientos en esos años corría, de menor a mayor fuerza, por *calma muerta* o *chicha, vagajillo, ventolina* o *fresquito, fresco* (de todas las velas), *frescachón* (aparejo sin juanetes), *cascarrón* (rizos a las gavias), *ventarrón* (sólo mayor y trinquete) y *temporal* (trinquete y capa). < <

[15] Se entiende por *barda* a la faja nebulosa, espesa y oscura en el horizonte, desde el que nace sin dejar claro intermedio. También se la conocía como *barra*. < <

[16] Relámpagos lejanos que, durante la noche, se dejan ver alternativamente en varios puntos del horizonte. < <

[17] Se dice que dos buques navegan de *vuelta encontrada*, cuando se cruzan en la mar a rumbos paralelos contrarios. En este caso, se refiere a los buques, que intentaran montar el cabo de Hornos hacia Poniente. < <

[18] Aunque normalmente se entiende por matalote al navío que antecede y el que sigue inmediatamente a otro en una línea o columna, también se aplica esta acepción de *marinero matalote* al hombre de mar rudo y torpón en su oficio, aunque con extraordinaria disposición para el servicio. < <

[19] Chimenea de los fogones, aunque también se entiende como mambrú a toda caperuza. < <

[20] Noventa grados. < <

[21] Meter caña, para que el buque gire hacia sotavento. < <

[22] Se entiende como navegar a *palo seco*, cuando no se enverga una sola vela. < <

[23] Se entiende por *irse a la ronza* o *navegar a la ronza*, a hacerlo de través o de costado. También suele expresarse como *arronzar*, equivalente a *irse al garete* o *irse al través*. < <

[24] Entiéndase por dos o tres nudos de velocidad. < <

[25] Calcular la profundidad de las aguas. $<<$

[26] Se entiende como amorronar una bandera, a enrollarla, dándole de trecho en trecho una amarradura con filásticas e izándose de esa forma. Se trata de la señal universal para pedir auxilio en la mar, aunque también se podía emplear para solicitar embarque de práctico urgente delante de un puerto. < <

[27] Se entiende por socollazo o socollada, el estirón que soporta un cabo o un aparejo al soportar un esfuerzo. < <

[28] Mar de fondo. < <

[29] Denominación que dan los navegantes ingleses, *roaring forties*, a los vientos que soplan por el paralelo de los 40 grados sur, normalmente con intensidad tormentosa y levantando mucha mar. Posteriormente, también se denominaron a los vientos en los cincuenta y sesenta grados como aulladores o bramadores. < <

[30] Se entiende por *varón, braguero* o *guardatimón* a cada una de las cadenas hechas firmes por un extremo a los lados del timón, y continuadas por el otro con un cabo de proporcionado grueso, que en caso necesario se recibe por las portas de popa de una y otra banda, para gobernar con ellas cuando falta la caña, al tiempo que sirven para mantener amarrado el timón a bordo, si por algún toque en el fondo u otra causa se desmontase. < <

[31] Así eran denominadas por aquellos años las islas Malvinas. < <

[32] Calcular por medio de la sonda la profundidad del mar. También se conoce por *escandallar*. La sonda se compone de la sondaleza, cordel de suficiente tamaño, unas ciento veinte brazas, al que se le une en su extremo el escandallo, plomada cónica que consigue descender hasta el fondo y comprobar su calidad, gracias al sebo o grasa con que se le impregna. < <

[33] Se entiende por braza a la unidad de medida que se emplea normalmente en los usos de maniobra y pilotaje a bordo. Una braza equivale a seis pies de Burgos, o dos metros aproximadamente. También se la conocía antiguamente por toesa. < <

[34] Se entiende por *malla, mallada* o *amallada*, al amarre último y definitivo de los eslabones finales de la cadena en su caja. Suele efectuarse con algún tipo de amortiguación, por medio de los propios eslabones u otros medios exteriores. < <

[35] Para largar un ancla, el mando dictaba la orden de «¡Fondo!» < <

[36] Recorte circular rematado en cada esquina o ángulo de la cara de proa de cada banda, por donde han de laborear los cables o cadenas entalingados al arganeo de las anclas. < <

[37] Se entiende por *grillete* a la unidad de medida que se emplea con las cadenas de a bordo y equivale a los 27,5 metros. También se le denomina *paño*. < <

[38] Se entiende por *pipería* al conjunto de pipas, botas, cuarterolas y barriles donde se puede almacenar la aguada y otros géneros. También se conoce por *vasigería* o *botamen*. < <

[39] 39 Significa que el ancla ha salido a superficie sin mermas y libre de todo impedimento. < <

[40] Foque. < <

[41] Durante la noche, desde las veinte horas a las ocho de la siguiente jornada, las guardias se dividían en tres turnos de cuatro horas, que se denominaban guardias de *prima, media* y *alba*. <<

[42] Se entiende por trinquetilla o trinqueta, a la vela de cuchillo triangular, que se larga en un nervio paralelo e inmediato al estay de trinquete. < <

[43] Se entiende por aparejo volante, al conjunto de velas de escasa fortaleza, que se empleaban con vientos bonancibles y se cargaban cuando el soplo aumentaba de fuerza. Es el caso de los estays, escandalosas, alas, rastreras, maricangallas y otras de tal tipo. < <

[44] La legua marina era la medida utilizada normalmente en la mar, para expresar grandes distancias. Equivalía a tres millas o seiscientas cincuenta varas castellanas, unos 5.555,55 metros. < <

[45] Con las velas aferradas. < <

[46] Denominación que algunos autores conceden al círculo de guardainfantes metálicos del cabestrante, donde se engranan los eslabones de la cadena para ser izada. < <

[47] La escala de los vientos en esos años corría, de menor a mayor fuerza, por *calma muerta* o *chicha, vagajillo, ventolina* o *fresquito, fresco* (de todas las velas), *frescachón* (aparejo sin juanetes), *cascarrón* (rizos a las gavias), *ventarrón* (sólo mayor y trinquete) y *temporal* (trinquete y capa). < <

[48] Se entiende por lascar, aflojar o arriar un poco cualquier cabo que se encuentre teso. < <

[49] Balsa que se forma con los masteleros, vergas y botalones del buque, para salvar a la dotación en un naufragio. < <

[50] Durante siglos, nuestros hombres de mar denominaban a los iceberg como *bancas de hielo*, sin necesidad de recurrir a expresiones británicas muy posteriores a nuestras primeros descubrimientos. < <

[51] Dimensión en altura de la arboladura de un buque, medida desde la superficie del agua hasta los topes. < <

[52] A los guardiamarinas se les concedía el tratamiento de caballeros, circunstancia que se mantiene en vigor en el día de hoy. Sin embargo, dada la presencia de la mujer en las Fuerzas Armadas, el tratamiento se ha ampliado a *caballeros y damas*. < <

[53] En una expedición española de 1774, el navegante Domingo de Bonechea alcanzó las costas de Tahití. La expedición había sido organizada por el virrey del Perú, Manuel de Amat y Junyent, por lo que Bonechea la bautizó en su honor como *isla de Amat.* <<

[54] La legua marina, también llamada como *legua de veinte al grado*, es una medida de longitud empleada normalmente a bordo de los buques y equivalente a tres millas marinas o 5.555 metros. <<

[55] Las islas Santa Cruz se encuentran situadas al Sur del océano Pacífico, y forman parte del archipiélago de las Salomón. < <

[56] Escorbuto. < <

[57] Esa voz significa que el ancla ha abandonado el fondo. < <

[58] Voz que se ofrece, cuando se comprueba que el ancla ha salido a superficie sin impedimentos. < <

[59] Seis mil millas. < <

[60] Se entiende por vigía, a los escollos que velan o sobresalen de la superficie del agua, o algunos que velan solamente en la pleamar. También se conoce como «peña ahogada», especialmente cuando aparece en solitario o aislado en grandes golfos. < <

[61] Tras la guerra hispano-norteamericana de 1898, por el tratado de París, España entregaba las islas Filipinas y la de Guaján, que a partir de entonces fue denominada Guam, a los Estados Unidos. Por su parte, las Marianas, Carolinas y Palaos eran cedidas a Alemania, tras la firma del tratado germano-español de 1899. < <

[62] Especie de gabarra de fondo plano, empleada en algunos puertos para trasiego y barqueo de mercancías. < <

[63] Canoas de una sola pieza, muy utilizadas en las islas Filipinas para el barqueo interior dentro de los puertos. < <

[64] Acción de bogar o remar. < <

[65] Extensión del circuito de una isla, cabo o surgidero. < <

[66] Arroz con cáscara. < <

[67] Ciudad sudafricana a orillas del océano Índico. Descubierta por los portugueses, que la llamaron Río Natal, posteriormente, en 1835, fue rebautizada por los británicos como Durban. < <

[68] En la actualidad conocida como Toamasina, es la segunda ciudad en importancia de la isla de Madagascar, y su puerto principal abierto al océano Índico. < <

[69] Conjunto de portas de la batería de un buque. < <

[70] Curvatura que se da a las cubiertas de un buque longitudinalmente, quedando el arco hacia abajo. De esta forma, los extremos de proa y popa vienen a resultar más altos que el centro. <<

[71] En la actualidad, Yakarta, desde la independencia de Indonesia en 1949. < <

[72] Debe entenderse como seis nudos de velocidad. < <

[73] Especie de trompeta de latón fino, que se usa para hablar de lejos, aunque sus dimensiones dependen de la distancia a que ha de emplearse. < <

[74] Laguna. < <

[75] Navegación entre dos puntos por la derrota más corta, en base a llevarla a cabo por círculo máximo, aunque en la proyección de Mercator aparezca como una línea curva. En realidad, se debía cambiar el rumbo de forma constante, aunque solía hacerse una sola vez en cada singladura, normalmente a la meridiana. Por el contrario, la navegación loxodrómica, que aparece en dicha proyección como una recta, más empleada en distancias cortas, se lleva a cabo con un rumbo constante, con lo que se ejecuta una hélice esférica y, en realidad, se navega un número superior de millas. < <

[76] Viento sumamente suave, que también se denomina aura, céfiro, vahajuelo y bagajillo. < <